Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 42 / 28. SEPTEMBER 2022

MotoGP: Ducati-Drama in Motegi

Miller siegt, Bagnaia fliegt

56 Seiten

Formel-1-Technik 2026

Formel 1 wird halbe Formel E

Tödlicher Unfall bei IDM-Finale

Trauer um Leon Langstädtler

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 42



DTM in Spielberg

Erst Strafen-Ärger, dann Preining-Gala



Superbike-WM in Barcelona

Álvaro Bautista mit perfektem Heimspiel



GT Masters am Sachsenring

Zwei Siegerpokale für ZVO-Mercedes

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

10 Formel-1-Historie – Alfa Romeo Tipo 159: Nachkriegsrenner mit Vorkriegstechnik

MOTORSPORT IMAGES

22 Reportage – Bergrennen Saint-Ursanne: Mutprobe in den Schweizer Alpen

DINO EISELE



48 Langbahn-WM-Finale in Roden: Heißer Kampf um Vize-Titel

VELDHUIZEN

Editorial

Die Formel 1 nutzt den aktuellen Boom und weitet den Kalender auf 24 Rennen aus. Die europäischen Fans profitieren von dem Zuwachs leider gar nicht.

Der Formel-1-Kalender ist raus, und wieder einmal schauen die deutschen Fans in die Röhre. Einen großen Vorwurf kann man F1-Boss Stefano Domenicali hier aber nicht machen. Initiativen, um die Königsklasse ins Mutterland des Automobils zurückzuholen, gibt es aktuell keine. „Zu einer Hochzeit gehören immer zwei", klagte der Chef der Königsklasse jüngst im Spiegel. Dass in der Eifel und in Hockenheim aktuell keine Zeit mit Grand-Prix-Träumen verschwendet wird, lässt sich nachvollziehen. Mit dem bevorstehenden Abschied von Sebastian Vettel und der unsicheren Zukunft von Mick Schumacher kann keiner garantieren, dass die Gebühren durch Ticketverkäufe wieder reingeholt werden.

Außerdem ist eine volle Hütte längst keine Garantie mehr für einen Platz im Kalender. Für Paul Ricard ist nach vier Formel-1-Rennen in fünf Jahren schon wieder Schluss mit lustig. Spa-Francorchamps hat seinen Platz nur gehalten, weil die Konkurrenz in Südafrika die Finanzierung nicht rechtzeitig regeln konnte. Und selbst in Monaco waren monatelange Verhandlungen und einige Zugeständnisse nötig, um den Klassiker für die nächsten drei Jahre im Programm zu halten.

Die Zukunft der Formel 1 liegt nicht in Europa, sondern in Übersee. Die Rückkehr von China und Katar sowie das neue US-Spektakel in Las Vegas blasen den Kalender auf einen Rekordumfang von 24 Grands Prix auf. Reist man Luftlinie von Rennen zu Rennen, kommt man auf eine Distanz von 133 570 Kilometer. Auch das ist ein Rekordwert.

Dabei muss die Frage erlaubt sein, wie die höchste Rennliga den Spielplan wie angekündigt ab 2030 klimaneutral abspulen will. Sebastian Vettel legte bei seinem Auftritt beim auto motor und sport-Kongress vergangene Woche den Finger in die Wunde: „Was passiert, wenn man die Ziele nicht einhält? Wer ist der Kontrolleur? Wenn sich die Formel 1 selbst kontrolliert, dann ist das zwar ein schöner Slogan, aber nicht besonders glaubhaft. Am Ende ist es wichtig, dass man auch bereit ist, vom eigenen Gewinn eine Scheibe abzuschneiden, um glaubhafte Schritte zu gehen."

An Glaubwürdigkeit fehlt es nicht nur beim Thema Nachhaltigkeit. Wenn weiter in autoritären Staaten wie Saudi-Arabien, Katar, Aserbaidschan oder China gefahren wird, dann kann die Formel 1 ihre Kampagnen bei den Themen Diversität und Inklusion eigentlich direkt wieder einpacken.

Man fragt sich außerdem, wie weit sich der Expansionskurs noch ausreizen lässt. Mit jedem Rennen mehr sinkt der Wert der einzelnen Grands Prix. Das Produkt wird verwässert. Gleich zwei Mal stehen nächstes Jahr drei Rennen direkt hintereinander im Ablaufplan. Vor allem beim Amerika-Triple-Header im hinteren Teil der Saison dürfte das halbe Fahrerlager auf dem Zahnfleisch gehen. Das gilt übrigens auch für uns Journalisten.

Tobias Grüner
Redakteur



46 Motocross der Nationen in Redbud: Team USA feiert Heimsieg

ACEVEDO



MSa-Paddock



WER ZU SPÄT (RAUS)KOMMT …
MSa-Redakteur Philipp Körner lief am Wochenende mehrmals DTM-Stargast Jorge Lorenzo über den Weg. Das Timing für ein Foto war immer mies. Stattdessen musste auf dem Weg nach Hause dieser wortkarge Kamerad im Strecken-Foyer herhalten.



EIN ECHTER ELEKTRO-REBELL
Die FIA ETCR feierte am Sachsenring ihr Saisonfinale. Redakteur Michael Bräutigam bekam bei einer Renntaxifahrt mit dem Cupra Urban Rebel einen Eindruck, was vollelektrische Fahrdynamik bedeutet.



JAPANS GLORREICHE HISTORIE
Anlässlich ihres 40-jährigen Jubiläums stellte HRC in Motegi ihre erfolgreichsten Renner aus. MSa-Redakteur Imre Paulovits nahm die NS 500 besonders unter die Lupe, mit der Freddie Spencer 1982 in Spa den ersten Sieg holte.



PORSCHE

Wie gehen 475 PS aus der Batterie?

Das neue Motorenreglement ist zwar noch drei Jahre weg und doch gleich um die Ecke. Eines der größten Rätsel ist, wie man 475 PS mit dem Elektroantrieb beisteuern will. Die Geschichte einer Aufgabe, die man sich einfacher hätte machen können.

Von: **Michael Schmidt**

Die neue Formel 1 wird grün. Das musste das Ziel sein, wenn man politisch überleben und Automobilhersteller ins Boot holen will. Bis zum 15. Oktober werden sich neben Audi auch Ferrari, Mercedes, Renault und Red Bull Powertrains verpflichten, ab 2026 einen Hybridantrieb zu bauen und einzusetzen. Möglicherweise springt auch noch Honda rechtzeitig auf den Zug auf. Porsche eher nicht. Nach dem Zerwürfnis mit Red Bull ist der Appetit auf die Formel 1 erst einmal gedämpft. Auch mangels Alternativen.

Wer zu spät kommt, hat immer noch bis zum 30. Juni 2023 Zeit, sich für die Saison 2027 einzuschreiben. Das könnte dann für Firmen wie Hyundai und Ford interessant werden, die angeblich einen Einstieg in die Königsklasse prüfen. Auf alle wartet eine Aufgabe, die schwieriger ist, als sie aussieht. Zwar ist das neue Motorenreglement darauf ausgelegt, Komplexität und Kosten zu reduzieren, doch am Ende bestimmt das gesteckte Ziel den Aufwand. Und da hat sich die Formel 1 aus politischen Gründen die Aufgabe schwieriger gemacht, als es eigentlich notwendig gewesen wäre.

60 statt 52 Prozent Effizienz

Der grüne Anstrich manifestiert sich in zwei Eckpunkten. Der Verbrenner wird mit hundertprozentig klimaneutralem Kraftstoff betrieben. Und der Elektroantrieb soll die Hälfte der Leistung beisteuern. Angepeilt sind jeweils 350 Kilowatt (475 PS) vom Verbrennungsmotor und aus der Batterie. Der Ottomotor soll dabei auf einen Wirkungsgrad von 60 Prozent gebracht werden. Derzeit liegen die Formel-1-Triebwerke bei 52 Prozent Effizienz, was bereits ein Weltrekord ist.

Der untere Teil des Motors ist stark reglementiert. Damit wird die Entwicklung der Motorenher-

steller beim konventionellen Antrieb hauptsächlich im Zylinderkopf stattfinden. Beim Sprit gibt sich die Formel 1 technologieoffen. Es sind sowohl rein synthetische Treibstoffe aus dem Labor erlaubt als auch auf der Basis von biologischem Abfall. Dafür wird die Oktanzahl auf 102 Oktan reduziert. Mehr ist derzeit im Labor nur schwer darstellbar.

Das viel größere Problem ist die Bereitstellung der elektrischen Leistung. Im Moment liefert die Elektro-Reserve 120 Kilowatt (163 PS). Beim Antrieb der Zukunft soll es fast drei Mal so viel werden. Schön, wenn die Batterie voll ist. Doch wie bekommt man Runde für Runde genug Energie in den Speicher, damit die 475 PS nicht nur für ein paar Sekunden abgerufen werden können? Ein Experte befürchtet: „Das werden genauso Schnecken wie die ersten Hybridantriebe 2014. Du musst schon vor der Hälfte der Gerade segeln, um zu rekuperieren."

Kein Generator vorne

Bei den aktuellen Antrieben hat man noch die MGU-H, die überschüssiges Auspuffgas nicht in Ladedruck umwandelt, sondern damit einen Generator zur Stromerzeugung betreibt und in beliebiger Höhe in die Batterie einspeisen darf. Doch die „heiße Elektro maschine" fällt ab 2026 weg. Die Technologie erwies sich als zu wenig seriennah und zu kompliziert. Stattdessen sah der Plan vor, in Zukunft beim Bremsen auch an der Vorderachse zu rekuperieren. Das hätte den Verlust der MGU-H locker ausgeglichen.

Die einfache Lösung kam den etablierten Herstellern jedoch verdächtig vor. Audi und Porsche, so die Angst, hätten sich mit ihrer Le-Mans-Erfahrung auf diesem Gebiet einen Vorteil verschafft. „Völlig unbegründet", weist Formel-1-Technikchef Pat Symonds den Einwand zurück. „Der Plan war ein nahezu standardisierter Generator vorne, um die Entwicklung an dieser Stelle zu begrenzen."

Um zu verstehen, warum sich die Formel 1 das Leben manchmal unnötig schwer macht, muss man in die Entstehung dieses Motoren-Reglements eintauchen. Ganz am Anfang träumten seine Väter von einem quer eingebauten Vierzylinder-Reihenmotor mit Transversalgetriebe, einem Tankvolumen von nur 81 Litern (60 Kilogramm), 3,20 Meter Radstand und einer Energierückgewinnung an Vorder -und Hinterachse. Mit diesem Konzept wollte man die Autos kompakter und leichter bauen.

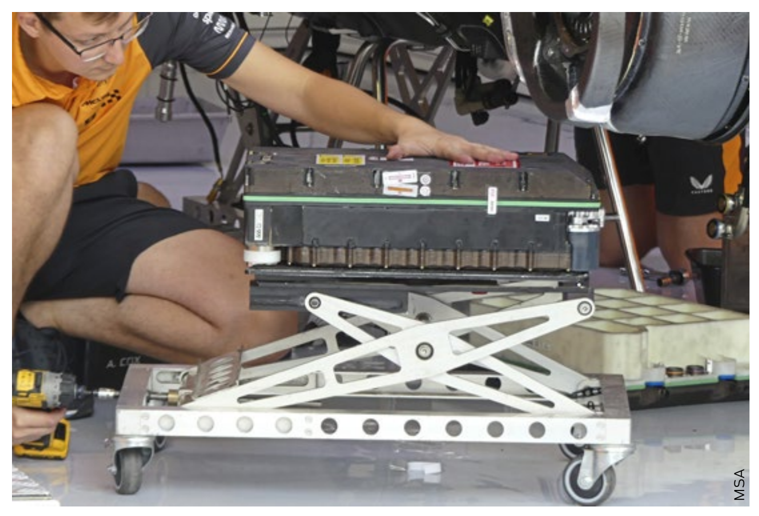
Bei einem Treffen auf Vorstandsebene sprach sich ein Autokonzern dezidiert gegen die Rekuperation vorne aus. Die Mehrzahl lehnte den Vierzylinder ab. „Das Wichtigste war ihnen ein Reglement, das massiv Kosten spart. Damit war der V6 gesetzt. Außerdem sollte der Elektroantrieb höher bewertet werden", verrät Symonds.

Sprit verbrennen für Strom

Mit dem Tod des Vierzylinders sind auch einige andere Pläne gestorben. Das Festhalten am V6 und die Absage an den Vorderachs-Generator bedeutete auch, dass man die angestrebte Tankkapazität nicht halten kann. Laut Symonds wird es auf 100 Liter-Tanks (75 Kilogramm) hinauslaufen, also nur unwesentlich kleiner als jetzt. Die Hersteller müssen sich etwas einfallen lassen, wie sie die maximal erlaubte Energiemenge von neun Mega-Joule pro Runde verlässlich in die Batterie bringen. Das geht nur über einen politisch wenig korrekten Trick. Man muss Sprit verbrennen, um die Batterie zu laden. Die Tugendwächter beruhigen sich damit, dass es ja CO_2-neutraler Kraftstoff ist, der da verfeuert werden soll.

Ab 2026 wird die MGU-K nicht nur im Schleppbetrieb des Verbrenners kinetische Energie in elektrische Leistung umwandeln. Sie wird auf den Geraden deutlich früher als jetzt in den Ladebetrieb übergehen und bei Volllast die Leistung nicht an jeder Stelle direkt in Vortrieb umsetzen, sondern dazu nutzen, Energie in der Batterie zu deponieren. Hier kann eine schlaue Software für das Energiemanagement zum Matchwinner werden. Symonds beruhigt die Schwarzseher: „Auf einer Qualifikationsrunde erwarten wir keine Einbußen. Im Rennen werden die Rundenzeiten zunächst sicher etwas steigen."

Damit die Topspeeds beim Segeln nicht zu sehr in den Keller fallen, muss der Luftwiderstand der Autos drastisch reduziert werden. Das soll einerseits durch eine Verkleinerung der Stirnfläche geschehen. Gut möglich, dass die 2026er Autos nur noch 1,90 statt zwei Meter breit sind. Und es wird eine aktive Aerodynamik erlaubt. Die beschränkt sich nicht nur auf das Verstellen der Flaps von Front- und Heckflügel. Es könnte auch die Rückkehr des aktiven Fahrwerks bedeuten, die das Auto immer in der aerodynamisch günstigsten Position hält. Auf den Geraden so tief wie möglich, um so wenig Fläche wie möglich in den Wind zu stellen. ■


MSA
Die Batterie wird 2026 deutlich größer und leistungsfähiger werden



MSA
Die Zukunft ist eine aktive Aerodynamik. DRS allein reicht dann nicht aus


XPB
Formel-1-Technikchef Symonds (r.) trifft Motorenpapst Illien in Monza

! Das Speedprofil auf den Geraden flacht 2026 früher ab, weil der Antrieb früher in den Ladebetrieb übergehen muss. Die Rundenzeiten werden im Rennen steigen.



Dreamteam

Max Verstappen dominiert die Formel 1 gerade nach Belieben. Doch wie fand der Weltmeister eigentlich seinen Weg zu Red Bull? Talentspäher Helmut Marko gibt Auskunft über seinen wohl größten Coup.

Von: **Tobias Grüner**

Der Aufstieg in die Formel 1 ist steinig und teuer. Das war auch schon zu Beginn dieses Jahrtausends so, als Red Bull sein Junior-Team ins Leben rief. Bereits zuvor hatte der Energy-Drink-Hersteller begonnen, einzelne Piloten zu unterstützen. Der motorsportbegeisterte Dietrich Mateschitz und seine thailändischen Miteigentümer traten als Mäzene von ausgewählten Talenten auf. Doch mit der Gründung des Junior-Teams und dem Aufbau der eigenen Formel-1-Rennställe Red Bull Racing (2005) und Toro Rosso (2006) wurde die Förderung erst zentralisiert und dann immer weiter professionalisiert. „Da hat sich auch die Zielsetzung unseres Programms geändert. Wir haben nur noch Leute genommen, die das Potenzial besitzen, einen Grand Prix zu gewinnen“, erklärt Helmut Marko, der als Motorsport-Chef im Red-Bull-Imperium für die Auswahl der Junioren zuständig ist.

Beim Le-Mans-Sieger von 1971 stehen die Youngster Schlange. Doch nicht jeder bekommt die begehrte Förderung. Das wichtigste Kriterium sei der Speed, so Marko. „Und dann kommt es auch auf die Einstellung an. Da stellt sich manchmal die Frage, ob der Vater ehrgeiziger ist als der Bub. Ich habe schon erlebt, dass man dem Jungen eine Frage stellt und die Eltern antworten. Auch in jungen Jahren muss man Selbstbewusstsein und eine gewisse Rücksichtslosigkeit haben. Und wie überall gilt: ohne Fleiß, kein Preis. Das wird mit der heutigen Datenflut noch wichtiger.“

> „Entscheidend war das Formel-3-Wochenende am Norisring bei wechselnden Bedingungen. Da ist Max Kreise um die anderen gefahren.“
>
> Helmut Marko, Red Bull

Die Bilanz spricht eine eindeutige Sprache. Mit Sebastian Vettel brachte 2010 zum ersten Mal ein F1-Nachwuchsprogramm einen Weltmeister hervor. Max Verstappen ist nun schon der zweite Champion im Stall. Auch Rennsieger wie Daniel Ricciardo, Carlos Sainz und Pierre Gasly fanden dank der Unterstützung von Red Bull ihren Weg in die Königsklasse. Die immer wieder angebrachte Kritik, dass man sich im Falle des Misserfolgs schnell von Piloten trennt, will Marko nicht gelten lassen: „Fast alle Fahrer bleiben nach ihrer Zeit bei uns im Rennsport tätig und verdienen mehr Geld als in normalen Berufen. Sie können von dem Sport leben, den sie lieben. Und über uns wird geschimpft, weil nicht alle in der Formel 1 fahren.“

Frühzeitige Förderung

Sebastian Vettel war wie erwähnt der erste Fahrer, der die Investitionen mit einem Titel zurückzahlte. Der Heppenheimer ist Marko schon früh ins Auge gefallen: „In der Formel BMW hat er 2004 in 20 Rennen 18 Siege gefeiert. Aber danach war er unzufrieden, weil er die fehlenden zwei Rennen auch noch gerne gewonnen hätte. Sein Vater hat sich im Hintergrund bemüht, die Karriere am Laufen zu halten. Der hat alles unterschrieben, was ein bisschen Geld gebracht hat.“ Also entschied man sich bei Red Bull, dem ehrgeizigen Teenager unter die Arme zu greifen. „Er hat schon in einem jungen Alter mit einer unglaublichen Akribie gearbeitet. Ich kann mich erinnern, dass er nach Graz zu Gesprächen



Erfolgsgemeinschaft: Mit Helmut Marko und Christian Horner feierte Max Verstappen schon 31 Siege in der Formel 1

WILHELM

kam und zwei Blumensträuße im Auto hatte. Er wollte noch zu BMW fahren und den Sekretärinnen Blumen mitbringen. Sebastian hat sehr auf solche Details geachtet. Er wusste in seiner Karriere immer, wer in dem Spiel eine Rolle spielen könnte.“

Max Verstappen hingegen ist Marko vor allem durch seine Aktionen auf der Rennstrecke aufgefallen. Um den Speed des niederländischen Supertalents zu erkennen, brauchte man kein großer Experte zu sein. Im Kart räumte der Youngster praktisch alles ab, was es zu gewinnen gab. „In dieser Zeit spielte aber sein Vater noch eine sehr dominante Rolle“, erinnert sich Marko. Erst nach dem Wechsel in die Formel-3-EM bemühte sich Red Bull intensiver um den Junior. „Entscheidend war das Wochenende am Norisring, wo es immer abwechselnd nass und trocken war. Da ist er Kreise um die anderen gefahren. Er war zwei Sekunden schneller als der Rest. Wo die anderen schon gebremst haben, hat er noch hochgeschaltet.

Die Leistungen blieben in der Szene nicht unbemerkt. Marko verrät, dass auch Mercedes an dem Talent dran war. „Wir haben mit den Verstappens geredet. Aber dann hat Gerhard Berger den Lauda bei Mercedes aufmerksam gemacht. Niki ist sofort auf den Karren aufgesprungen. Wir haben ihn dann beim Rennwochenende am Hockenheimring ein Angebot gemacht und ihm gesagt, dass er sich schnell entscheiden muss.“ Red Bull konnte Verstappen etwas bieten, das Mercedes nicht hatte: ein Cockpit in der Formel 1. So folgte nach nur einer Formel-3-Saison 2015 der Aufstieg in die Königsklasse. Bei seinem Debüt mit Toro Rosso war Verstappen gerade einmal 17 Jahre und fünf Monate alt.

Toro Rosso entschärft

Um den F1-Olymp zu besteigen fehlte nun nur noch die Beförderung zu Red Bull, die nach nur 23 Auftritten im B-Team vollzogen wurde. Hier muss Marko etwas weiter ausholen: „Kvyat war 2015 in seinem ersten Jahr bei Red Bull schneller als Ricciardo. Im zweiten Jahr hat er sich dann vom ersten Testtag in den Kopf gesetzt, dass es ein Problem mit den Bremsen gibt. Er ist erst vom Speed zurückgefallen, dann sind Unfälle gekommen. Plötzlich hat man eine Unsicherheit gespürt. Da mussten wir reagieren.“

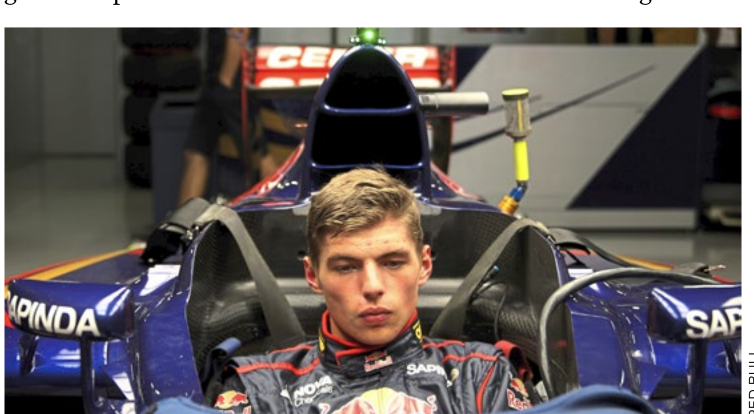
Beim Spanien-GP wurde der Tausch Kvyat gegen Verstappen vollzogen. Laut Marko kam der Wechsel noch aus einem anderen Grund gelegen: „Wir hatten gleichzeitig Sainz und Verstappen. Das war bei Toro Rosso kein gesundes Verhältnis. Auf der einen Seite der gewiefte Politiker Carlos Sainz Senior, auf der anderen Seite der emotionale Dreinprescher Jos Verstappen. Da ist es manchmal richtig zur Sache gegangen. Mit der Beförderung von Max haben wir das mit einem Schlag entschärft. Der Vater Sainz war natürlich zu Tode beleidigt und hat die Welt nicht mehr verstanden. Nach außen sieht es bei uns immer harmonisch aus. Aber intern muss man manchmal hart durchgreifen.“

Der Rest ist Geschichte. Direkt im ersten Rennen mit Red Bull krönte sich Verstappen zum jüngsten Sieger aller Zeiten. Bis heute kletterte der Shooting-Star 31 Mal auf die oberste Stufe des Podests – zuletzt fünfmal in Folge. Die Partnerschaft, die 2014 in der Formel 3 begann, soll nach der letzten Vertragsverlängerung noch mindestens bis 2028 fortgesetzt werden. Helmut Marko kann sich also noch etwas Zeit lassen mit der Suche nach dem nächsten Red-Bull-Champion. ■



RED BULL

Max Verstappen ist schon seit 2014 mit Red-Bull-Logos unterwegs



RED BULL

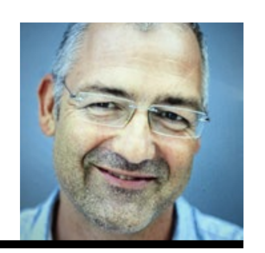
Beim F1-Debüt mit Toro Rosso war Verstappen gerade einmal 17 Jahre alt



RED BULL

Helmut Marko hatte in den letzten Jahren viel Spaß mit seinem Schützling

Die Asia-Wochen in der Königsklasse



Die Formel 1 kehrt zurück nach Asien. Wir blicken voraus auf den GP-Doppelschlag in Singapur und Suzuka, wo die Menschen die Königsklasse schon sehnsüchtig erwarten.

Von: **Elmar Brümmer**

Bernd Mayländer könnte genau da weitermachen, wo er im Autodromo Nazionale aufgehört hat: Denn bei jedem Großen Preis von Singapur, der seit 2008 im Kalender ist, musste bisher das Safety Car ausrücken, 17 Mal bei zwölf Rennen. Die Formel 1 als Formel Schleich? Vielleicht sollten wir die Diskussionen vom Europa-Finale hinter uns lassen. Es darf keine Frage sein, dass Sport und Sicherheit vor der Show kommen. Dann lieber richtig Show-Time. Am Wochenende können wir endlich ein weiteres Stück Corona-Last hinter uns lassen: Zum ersten Mal seit drei Jahren startet die Formel 1 wieder in Fernost. Aus der Rumpf-WM wird wieder eine echte Weltmeisterschaft.

Wie haben wir das vermisst: die Mutter aller Nachtrennen, bei 60 Grad im Cockpit und gefühlten 100 Prozent Luftfeuchtigkeit. Dass dem Stadtkurs am Äquator gleich die rasende Achterbahn von Suzuka folgt, ist der perfekte Kontrast. Die Gegensätze bringen Fahrer, Teams und Fans gleichermaßen in Schwung. Wer braucht – außer Putin – schon Sotschi? Auch für die Asiaten ist die Formel 1 Prestigesache, aber eben auch Leidenschaft, insbesondere in Japan. Yuki Tsunoda wird die Euphorie bei seinem ersten Heimspiel als F1-Pilot noch verstärken. Er wird als Publikumsliebling Kimi Räikkönen ersetzen müssen, keine leichte Bürde.

In Singapur geben sie sich reservierter, was auch an der generellen Geschäftsmäßigkeit im Stadtstaat liegt. Weshalb das Rennen aus wirtschaftlicher Sicht bedeutend ist für die Formel 1 – neben Abu Dhabi sind sonst nirgendwo so viele internationale Manager im Paddock zugange.

Dreiviertel der Bevölkerung Singapurs ist chinesischer Abstammung. So kommt Guanyu Zhou zu einem ersten kleinen Heimspiel. Ein Trostpflaster für all jene, die auf die Rückkehr von Shanghai in den Kalender hoffen. Die ist nun für kommendes Jahr vorgesehen. Das geplante zweite

> „Ich freu mich schon auf Singapur. Das Rennen war ja lange nicht im Kalender. Die Strecke liegt mir. Schlechter als in Monza kann es ja nicht mehr werden.“
>
> Sebastian Vettel, Aston Martin

China-Rennen liegt dagegen in weiter Ferne. Ein Schicksal, dass auch den Großen Preis von Vietnam betrifft. Wir erinnern uns: Genau zu der Zeit, als das Virus richtig die Welt umrundete, hätte das erste neue Rennen unter der Regentschaft von Liberty Media in Hanoi stattfinden sollen. Ob das jemals Realität wird?

Was hat die Formel 1 nicht schon alles für Stationen im fernen Osten gehabt: Mokpo, im Sumpfland von Südkorea. Sepang, das erste Rennen der Expansion. Autopolis und Aida, die selbst für Japan etwas exotischen Autodrome. Fuji hingegen, der Klassiker vor großer Kulisse. Noida, als gescheiterter Versuch, in Indien Fuß zu fassen. Manchmal sind eben die Kontraste zwischen Erwartung und Realität ein bisschen zu stark. Aber der Wille ist da, die Königsklasse gilt in Asien noch als Botschafter für auf die Spitze getriebene Technik.

Der besondere Thrill hat auch immer übergegriffen auf die Rennen, an Dramen und Dramatik herrscht kein Mangel. Da gab es Erdbeben in Suzuka, die im Cockpit zu spüren waren. Ein Taifun, in dessen Fluten 2014 mit Jules Bianchi der bislang letzte Tote der Formel 1 zu beklagen war. Renaults inszenierter Unfall bei der Singapur-Premiere 2008. Neuling Sebastian Vettel, der in Fuji im strömenden Regen bis zu einer Kollision um die Spitze kämpfte. Der Motorschaden am Silberpfeil von Lewis Hamilton in Malaysia, der Nico Rosberg den Titel bescherte. Felipe Massas Fahrt mit Tankschlauch im Heck, der Crash der Ferrari von Räikkönen und Vettel. Von den großen Klassikern ganz zu schweigen: die Crashkids Senna und Prost, Laudas Ausstieg, ein den Motor abwürgender Michael Schumacher, aber auch dessen erster WM-Titel in Rot, und, und, und.

Vielleicht ist es das besondere Klima? Die letzten Ergebnisse von 2019 unterstreichen die These, dass es im Fernen Osten immer etwas anders zugeht: So konnte sich Außenseiter Sebastian Vettel in Singapur gegen Ferrari-Teamkollege Charles Leclerc durchsetzen und Valtteri Bottas in Suzuka siegen. Noch nie übrigens stand Max Verstappen in Singapur oder Japan auf dem obersten Podest. Das könnte sich dieses Jahr ändern – und mit dem Titel belohnt werden. ■

RETURN TO SENDER

Formel 1 in Asien: Haben Sie lieber Nachtspektakel in Singapur oder den Klassiker in Suzuka? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



MOTORSPORT IMAGES

Action pur: In Singapur ist Spektakel garantiert. 2017 krachte es schon am Start. Dabei brachen die Herzen der Tifosi

Formel 1

Latifi muss gehen

Williams hat angekündigt, dass man sich am Saisonende von Nicholas Latifi trennt. Auf der Liste der Kandidaten für das frei gewordene Cockpit steht auch Mick Schumacher.

Von: **Tobias Grüner**

Nicholas Latifi wird 2023 nicht mehr in der Königsklasse antreten. Williams lässt den Vertrag mit dem Kanadier nach drei Jahren auslaufen. Nach enttäuschenden Leistungen in dieser Saison kam dieser Schritt nicht überraschend. Latifi ist der einzige Stammfahrer im Feld, der nicht einen einzigen WM-Punkt sammeln konnte. Besonders bitter wurde es in Monza, als Aushilfspilot Nyck de Vries klar schneller war. Am Ende half es auch nicht, dass der Pilot mit seinen persönlichen Sponsoren mehrere Millionen zum Williams-Budget beisteuert. Der Teamleitung ist der sportliche Erfolg offenbar wichtiger als das Geld. Sieben WM-Punkte in 55 Grand-Prix-Starts waren einfach nicht genug, um eine Weiterbeschäftigung zu rechtfertigen.

Zur Frage, wer Latifi ersetzen wird, machte Williams noch keine Angabe. Der Wunschkandidat heißt sicher Nyck de Vries. Allerdings bemühen sich auch Alpha Tauri und Alpine um die Dienste des Niederländers. Junior-Pilot Logan Sargeant kann sich ebenfalls Hoffnungen auf eine Beförderung machen. Das 21-jährige Talent aus Florida würde auf dem boomenden US-Markt sicher einige Sponsoren-Türen öffnen. In der Formel 2 liegt der Youngster aktuell auf Rang 3. Um die nötige Superlizenz für den F1-Aufstieg zu erhalten, müsste er mindestens Sechster werden. Eine kleine Chance gibt es auch für Mick Schumacher. Der Deutsche droht seinen Platz bei Haas am Ende des Jahres zu verlieren und schaut sich aktuell nach Alternativen um. Williams-Teamchef Jost Capito hat schon mehrfach seine Wertschätzung für den 23-Jährigen geäußert. ■


WILLIAMS

Latifi: Aus nach drei Jahren Formel 1

NACHRICHTEN

TSUNODA BLEIBT
Alpha Tauri hat den Vertrag mit Yuki Tsunoda um ein weiteres Jahr verlängert. Dem Japaner hilft, dass Red Bull weiterhin auf Antriebstechnik von Honda setzt. Außerdem drängt sich aktuell keiner der Kandidaten aus dem Red-Bull-Juniorkader auf.

ALFA WEITER MIT ZHOU
Alfa Romeo setzt auf personelle Kontinuität. Es bleibt bei der Fahrerpaarung Guanyu Zhou und Valtteri Bottas. Junior Théo Pourchaire muss sich nach einer durchwachsenen F2-Saison noch etwas mit dem Aufstieg gedulden.

ZEITPLAN GP SINGAPUR
Training 1: 12.00 Uhr
Training 2: 15.00 Uhr
Training 3: 12.00 Uhr
Qualifikation: 15.00 Uhr
Rennen: 14.00 Uhr

Formel 1

Rekordkalender endlich fix

Noch nie gab es so viele Grands Prix in einem Jahr. 2023 stehen 24 Rennen im Kalender. Las Vegas ist neu, Katar und China kehren zurück. Von Deutschland keine Spur.

Von: **Michael Schmidt**

Der Formel-1-Kalender platzt aus allen Nähten. 2023 stehen zwischen dem Saisonstart am 5. März in Bahrain und dem Finale am 26. November in Abu Dhabi 24 Rennen. Das ist Rekord und nach Aussage von Formel-1-Chef Stefano Domenicali das Maximum dessen, was er den Teams und dem Publikum zumuten will. Es wird ein Gewaltritt mit sechs Doppelschlägen und zwei Triples.

Las Vegas ist neu im Kalender. Das Rennen findet am 18. November bereits Samstagnacht statt. China und Katar kehren in den GP-Zirkus zurück. Südafrika hat es nicht geschafft. Deshalb bekam Spa-Francorchamps mindestens ein Jahr Gnadenfrist. Der GP Belgien findet am 30. Juli als letztes Rennen vor der Sommerpause statt. Monte Carlo bleibt im Programm. Man einigte sich mit der alten Dame der Formel 1 auf einen neuen Dreijahresvertrag.

Nach dem Rauswurf von Frankreich geht die Zahl der Europa-Rennen weiter zurück. Nur noch neun Grands Prix finden auf dem einstigen Kernmarkt der Königsklasse statt, dafür vier im Arabischen Raum und drei in den USA. Deutschland fehlt weiter im Kalender. Domenicali gab in einem Spiegel-Interview der Tatenlosigkeit der deutschen Veranstalter die Schuld: „Wenn jemand einen deutschen Grand Prix pusht, dann bin ich das. Aber zu einer Hochzeit gehören immer zwei. Ich sehe in Deutschland keinen Repräsentanten, der sich mit uns an einen Tisch setzt und einen konstruktiven Vorschlag macht. Es fehlt am Willen. Ich bin sicher, dass man bei der Fanbasis in Deutschland ein Geschäftsmodell entwickeln könnte." ■



FOM

Mit einem Oldtimer zum Titel

Die ersten beiden Weltmeisterschaften gingen an Alfa Romeo. Dem Tipo 158 folgte 1951 der Tipo 159. Sein Markenzeichen war seine Leistung von 430 PS. Das Auto stammt in seinen Grundzügen aus dem Jahr 1937.

Von: **Michael Schmidt**

Nach dem Zweiten Weltkrieg fehlte dem Rennsport vor allem eines: Neue Rennautos. Viele Teams behalfen sich mit Fahrzeugen, die schon vor dem Krieg konzipiert und eingesetzt wurden. Auch Alfa Romeo. Der Tipo 158 aus der Hand des damaligen Starkonstrukteurs Gioacchino Colombo stammte aus dem Jahr 1937 und nahm an der Vorkriegs-Voiturette-Formel teil. Obwohl Alfa Romeo während des Krieges die Zeit fand, zwei neue Modelle zu entwickeln, kam keines von ihnen zum Einsatz. Da gab es den Tipo 162 mit einem Dreiliter-V16-Motor mit 495 PS und den Tipo 512, dessen flacher 1,5-Liter-V12 nach Vorbild von Auto Union hinter dem Fahrer eingebaut war. Beides war technisch durchaus interessanter als die Alfetta, deren Besonderheit war, dass der Motor vorne und das links geschaltete Getriebe hinter dem Fahrer seinen Platz fand.

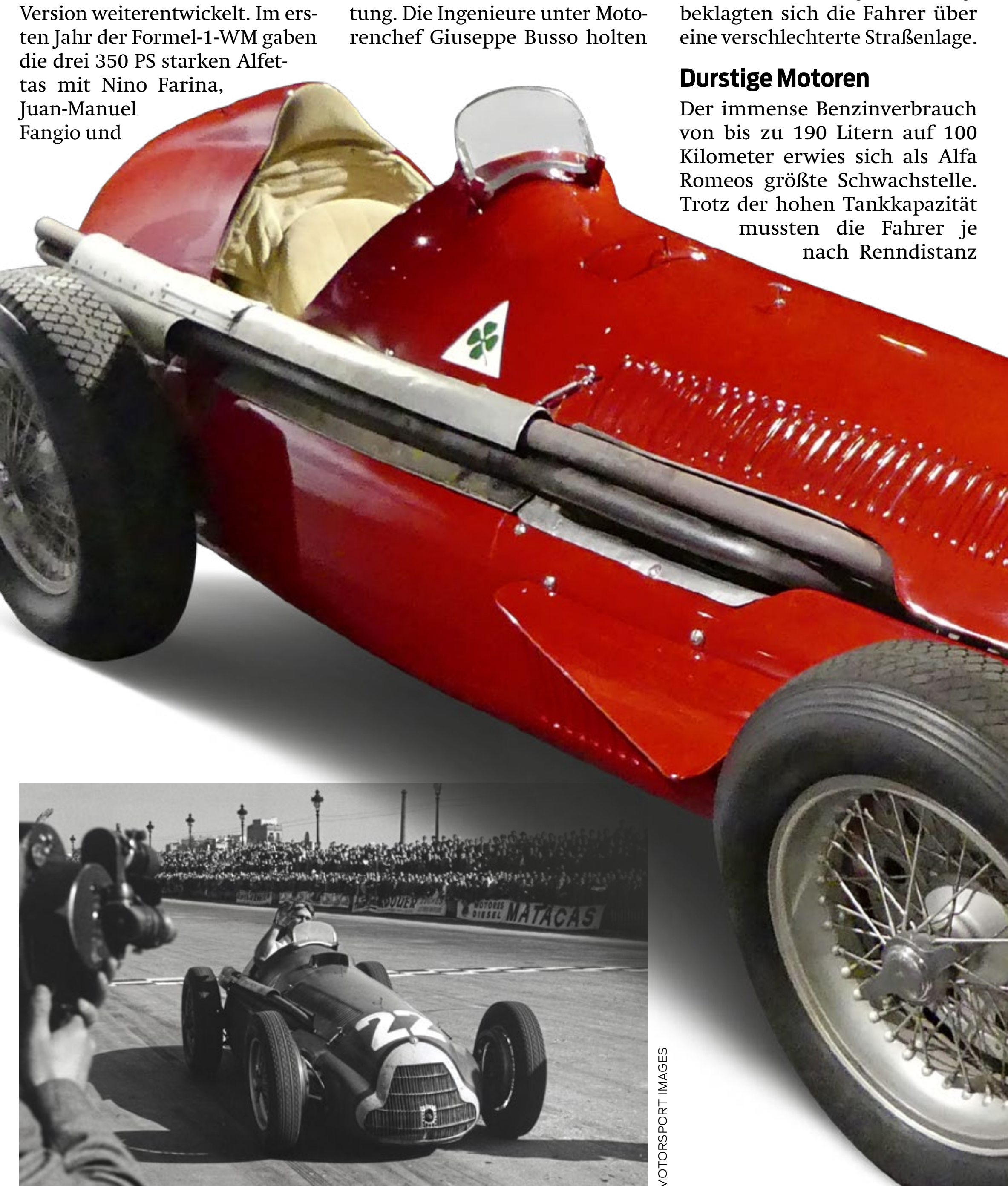
Resteverwertung

Trotzdem entschied sich Alfa Romeos Teamleitung für den bewährten 158, der in seinen Initialen die „15“ für 1,5 Liter Hubraum und die „8“ für acht Zylinder in Reihe trug. Die sechs noch vorhandenen Autos wurden gleich nach dem Krieg entstaubt und ab 1946 auf die Rennstrecken geschickt. In den folgenden fünf Jahren wurden die Autos Schritt für Schritt bis zur „D“-Version weiterentwickelt. Im ersten Jahr der Formel-1-WM gaben die drei 350 PS starken Alfettas mit Nino Farina, Juan-Manuel Fangio und Luigi Fagioli im Cockpit den Ton an. Alfa Romeo gewann jeden Grand Prix, bei dem der Rennstall antrat. Erst gegen Ende der Saison wuchs den Unschlagbaren mit den 4,5-Liter-Zwölfzylinder-Ferrari ein ernsthafter Gegner heran.

Das war ein Zeichen für den Mailänder Rennstall. Eine Niederlage gegen Erzfeind Ferrari war keine Option. Und doch wäre es fast passiert. Nachdem Alfa Romeo die ersten drei Rennen 1951 am Bremgartenring, in Spa und in Reims gewonnen hatte, schlug Ferrari in Silverstone, am Nürburgring und in Monza zurück. Die Antwort auf Ferraris Offensive war noch mehr Leistung. Die Ingenieure unter Motorenchef Giuseppe Busso holten am Ende 430 PS aus dem Achtzylinder mit Roots-Kompressor heraus. Dazu musste das gesamte Fahrzeug steifer ausgelegt werden. Die Pendelachse im Heck war längst einer De-Dion-Konstruktion gewichen, die im Laufe der Saison mit zwei A-Lenkern verstärkt wurde. An den Seiten wuchsen dem Tipo 159 hinter den Vorderrädern horizontale Flügel. Das Heck wurde wegen des 150 Liter fassenden Haupttanks neu modelliert, während man weiter vorne in der Rohrrahmenkonstruktion mit dem Aluminiumkleid verzweifelt Platz nach zusätzlichen Tankbehältern suchte. Während das Gewicht auf 710 Kilogramm stieg, beklagten sich die Fahrer über eine verschlechterte Straßenlage.

Durstige Motoren

Der immense Benzinverbrauch von bis zu 190 Litern auf 100 Kilometer erwies sich als Alfa Romeos größte Schwachstelle. Trotz der hohen Tankkapazität mussten die Fahrer je nach Renndistanz



MOTORSPORT IMAGES

Fangio begrüßt seine Boxencrew in Pedralbes als Weltmeister 1951

DIE ERFOLGE

MOTORSPORT IMAGES

Debüt: GP Schweiz 1951
GP-Einsätze: 7
Einsatzzeit: 1951
Siege: 4
Pole-Positions: 4
Punkte: 73

DAS DETAIL

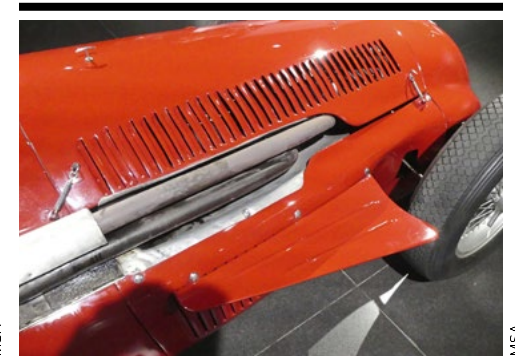


MSA

Unter dem Druck von Ferrari sah sich Alfa Romeo gezwungen, immer mehr Leistung aus dem Reihenachtzylinder herauszupressen. Zum Schluss leistete der aufgeladene 1479 Kubikzentimeter-Motor 430 PS bei 9500/min. Das erhöhte auch die Belastungen für das Auto und natürlich den Benzinverbrauch. Der 159 verlangte nach größeren Tanks mit einem Gesamtvolumen von 295 Litern, leistungsfähigeren Bremsen, einem steiferen Chassis, einer verstärkten Hinterachse, einem doppelläufigen Auspuff und einer modifizierten Heckpartie. Alle Modifikationen wurden im Model Tipo 159M zusammengefasst, das beim vorletzten WM-Lauf 1951 in Monza debütierte. Das Benzin wurde der Gewichtsverteilung zuliebe auf vier Kammern aufgeteilt: Eine im Heck, zwei zwischen Motor und Fahrersitz und eine weiter vorne auf der rechten Fahrzeugseite.

DIE TECHNIK





MSA

Bezeichnung: Alfa Romeo Tipo 159
Chassis: Rohrrahmen
Motor: Alfa Romeo R8-Kompressor, 430 PS bei 9 500/min
Getriebe: Alfa Romeo 4-Gang
Vorderachse: 2/2 Kurbellenker, Querblattfeder
Hinterachse: De Dion
Reifen: Pirelli
Länge: 4280 mm
Breite: 1479mm
Höhe: 1164 mm
Radstand: 2504 mm
Spur vorne: 1250 mm
Spur hinten: 1280 mm
Tank: 295 l
Gewicht: 710 kg

ein bis zwei Mal zum Tanken, was wegen der großen Benzinmengen eine zeitraubende Prozedur war. Die Piloten wurden deshalb angewiesen, je nach Rennsituation zu sparen und nur bei absoluter Notwendigkeit die volle Leistung abzurufen. Im Schongang lagen bei 8500/min immer noch 385 PS an.

Beim Finale in Pedralbes kam es zum großen Showdown zwischen Alfa Romeo und Ferrari und zwischen Fangio und Ascari. Der Platzhirsch wehrte den Angreifer ab. Ferrari hatte zu den falschen Reifengrößen gegriffen, wegen Überhitzung löste sich die Lauffläche ab. Als man den Fehler korrigierte, war es schon zu spät. Die mittlerweile 15 Jahre alte Alfetta hatte mit dem zweiten WM-Titel und insgesamt 37 Siegen seit 1938 ihre Schuldigkeit getan. Der bereits entworfene Nachfolger Tipo 160 mit Zwölfzylinder-Boxermotor und Allradantrieb kam nie zum Einsatz. Alfa Romeo zog sich Ende 1951 vom Rennsport zurück, weil die Regierung sich nicht an den Entwicklungskosten für die Rennautos beteiligen wollte. Beide Weltmeister-Alfa aus den Jahren 1950 und 1951 stehen übrigens im Alfa-Romeo-Museum in Arese vor den Toren von Mailand. ■



MSA

Der Tipo 159 unterscheidet sich optisch durch Flügel hinter den Vorderrädern vom Vorgänger



MSA

Arbeitsplatz mit Schalthebel links und fünf Armaturen

Mercedes-Momente



ZVO vor Landgraf: In dieser Reihenfolge endeten beide Rennen am Sachsenring

ADAC

Das ZVO-Team feierte mit Fabian Schiller/Jules Gounon sowie Jan Marschalkowski/Marvin Dienst zwei Siege am Sachsenring. Großer Gewinner im Titelrennen war aber Mercedes-Markenkollege Raffaele Marciello, der im Landgraf-AMG gemeinsam mit Daniel Juncadella zweimal Platz 2 holte.

Von: **Michael Bräutigam**

So polarisierend der Mensch Raffaele Marciello manchmal auch sein mag: Dass der Italiener ein würdiger Meister der Saison 2022 wäre, daran besteht wohl kein Zweifel. Zu konstant ist er – trotz wechselnder Teamkollegen und Zandvoort mal außen vor – unterwegs. Und zu gut läuft es auch in den vermeintlich schwierigen Rennen für den Landgraf-Piloten.

Am Samstag machte er sich dabei selbst das Leben etwas schwer. Nachdem er sich die Pole-Position gesichert hatte, verbremste er sich in Kurve eins und musste Fabian Schiller im Drago-ZVO-Mercedes vorbeilassen. An dem biss er sich fortan die Zähne aus. Nach den Fahrerwechseln war ohnehin alles klar: Jules Gounon übernahm den ZVO-Renner, Daniel Juncadella die „Mamba". Vorjahressieger Gounon zeigte einmal mehr, warum der Sachsenring seine Lieblingsstrecke ist, setzte sich ab und bescherte sich und Schiller bereits den zweiten Saisonsieg. Damit brachte man sich auch wieder in Schlagdistanz zum Tabellenführer, nurmehr 33 Punkte trennten die beiden Mercedes-Topteams.

Mit stumpfen Waffen

Nach dem Samstag war auch klar, dass die Titelentscheidung erst in Hockenheim fallen würde. Dabei hatten die direkten Verfolger Marciellos aber schon so ihre Problemchen. Das Problem des einen wurde sogar auch das des anderen: Am Start hatte sich Albert Costa Balboa im besten der drei Frey-Lamborghinis direkt an Christian Engelhart im Joos-Porsche auf P4 vorbeigeschoben. Der Huracán kam aber nicht auf Tempo, weshalb sich davor schnell eine Lücke auftat und dahinter beinahe schon ein Stau entstand. Erst nach dem Rennen stellte sich heraus, dass Costa und Fahrpartner Jack Aitken mit stumpfen Waffen kämpften: „Wir hatten extremes Übersteuern. Später haben wir festgestellt, dass das Differenzial nicht richtig gearbeitet hat. Wir hatten einfach Pech", berichtete der Brite mit F1-Erfahrung.

> „Wir hatten extremes Übersteuern. Später haben wir festgestellt, dass das Differenzial nicht richtig gearbeitet hat. Wir hatten einfach Pech."
>
> Jack Aitken, Emil Frey Racing

Nach den Fahrerwechseln lag Ayhancan Güven im Joos-Porsche zwar vor dem nun von Aitken pilotierten Lambo, mehr als der vierte Platz war jedoch angesichts der riesigen Lücke nach vorne nicht mehr drin. In den letzten drei Runden kündigte sich zudem ein schleichender Plattfuß an, der in der letzten Kurve in einen Reifenschaden mündete. Dadurch musste man sogar noch einen Platz hergeben.

Für Costa und Aitken, die als Tabellendritte angereist waren, kam es noch dicker: Mit dem waidwunden Auto ging es sogar bis auf Platz 11 zurück. Fünf mitgenommene Punkte sorgten aber immerhin dafür, dass man den dritten Tabellenrang verteidigte.

Audis Reifendrama

Wer den Samstag schon als wild empfunden hatte, der war am Sonntag wohl einem Herzinfarkt nahe. Ein wahres Favoritensterben erweckte den Eindruck, dass niemand das Rennen gewinnen mochte. Den größten Favoriten erwischte es sogar schon vor dem Start. Vortagessieger Gounon hatte in 1.17,551 Minuten einen neuen Quali-Rekord in den sächsischen Asphalt gebrannt und damit die Konkurrenz um mehr als eine halbe Sekunde distanziert. Blöd nur: Nach dem Husarenritt war statt der geforderten zwei Kilogramm Sprit nur knapp eines innerhalb der Frist von zehn Minuten aus dem Auto zu bekommen. Klare Konsequenz: Disqualifikation vom Qualifying

und Start vom letzten Platz. Fürs Rennen gab es zudem die 20 kg Erfolgsgewicht vom Sieg des Vortags oben drauf.

Die Aufholjagd durchs muntere Treiben brachte Gounon bereits vor den Fahrerwechseln bis auf P8 vor. Doch Fabian Schiller konnte gar nicht erst losfahren. Die verschiebbare Pedalbox rastete nach dem Lösen einfach nicht mehr ein. So war an Fahren natürlich nicht zu denken und man musste aufgeben.

Im Audi-Lager gab es gleich drei Pechvögel. Pole-Erbe Christopher Mies (Land) musste in Führung liegend nach wenigen Runden mit schleichendem Plattfuß die Box ansteuern. Mit dem Zusatz-Stopp wurde es am Ende für ihn und Tim Zimmermann nur P11. Zweiter Pechvogel wurde Teamkollege Jusuf Owega, der das Auto von Dries Vanthoor übernommen hatte und auf Podiumskurs lag, ehe auch er Opfer eines Reifenschadens wurde.

Ein Schicksal, das anderthalb Runden vor Schluss auch den Zweitplatzierten Kim-Luis Schramm (Rutronik) erwischte. Dennis Marschall hatte ihm den R8 in Führung liegend übergeben und mit dem zweiten Platz, den man bis zum Ausfall innehatte, wäre man in der Gesamtwertung ein gutes Stück nach vorn gekommen. Schon am Samstag lieferte das Duo mit P3 stark ab.

„Das lachende Auge überwiegt, aber es ist trotzdem schade. Die Gesamt-Meisterschaft mit dem Drago-Auto ist jetzt natürlich gelaufen.“

Philipp Zakowski, Team ZVO

Sachsen-Doppel für ZVO

Über alle Zweifel erhaben waren die Sieger am Sonntag: Jan Marschalkowski legte mit einem soliden Start-Stint den Grundstein, Marvin Dienst – zuvor schon GT-Masters-Laufsieger am Sachsenring – gab nach dem Fahrerwechsel richtig Gas und übernahm die Führung von Schramm, noch ehe dieser ausgefallen war. „Unser Auto ging ab wie eine Rakete, ich hatte das Gefühl zu fliegen“, kommentierte Dienst nach seiner Triumph-Fahrt. Für Marschalkowski war es in seinem ersten Jahr in der GT3-Kategorie auch der erste Sieg in der Deutschen GT-Meisterschaft.

Damit feierte das ZVO-Team den zweiten Sieg des Wochenendes, so richtig Feierlaune kam aber nicht auf. „Das lachende Auge überwiegt, aber es ist trotzdem schade. Die Gesamt-Meisterschaft mit dem Drago-Auto ist jetzt natürlich gelaufen“, bedauert ZVO-Teamchef Philipp Zakowski. „Die Ergebnisse zeigen ja die Stärke des Teams, obwohl wir uns erst im letzten Oktober gegründet haben. Wir können auf jeden Fall Zweiter werden, und das Ziel ist jetzt, für AMG eine Doppel-Meisterschaft zu holen.“

Aktuell sind weiterhin Engelhart und Güven die ersten Verfolger, auch wenn sie am Sonntag einen Totalausfall verkraften mussten. In der Startrunde lancierte Frank Bird im zweiten Landgraf-Mercedes im schnellen Linksknick von Kurve 9 einen etwas unglücklichen Angriff auf Aitken, direkt dahinter musste Güven stark verzögern und wurde infolge eines Domino-Effekts vom noch eine Position dahinter fahrenden Luca Engstler im Rutronik-Audi getroffen. Dabei wurde der Porsche so stark am Heck beschädigt, dass man – wie auch Engstler – aufgeben musste. Aitken flog ins Kiesbett, konnte aber weiterfahren, und Costa fuhr letztlich auf P7 durchs Ziel. Damit hat man zumindest noch eine minimale theoretische Titelchance. Realistisch gesehen dürfte aber alles gelaufen sein.

Drei theoretische Gegner

Denn Marciello, der nach Juncadellas Start-Stint maximal auf Top-5-Kurs lag, holte durch die diversen Missgeschicke der Mitbewerber wie am Vortag P2. Den Speed von Marvin Dienst konnte er zwar nicht mitgehen – die Silber-Paarung Marschalkowski/Dienst ist ohnehin 15 kg leichter eingestuft, dazu kamen bei Marciello 10 kg Erfolgsgewicht –, doch mit P2 baute er seine Tabellenführung abermals aus.

Nun liegen bei noch 56 maximal zu holenden Punkten schon 42 Punkte zwischen Marciello und dem Rest des Feldes. Neben Engelhart/Güven sind auch Schiller/Gounon sowie Costa/Aitken noch in der rechnerischen Verlosung, mit 53 bzw. 54 Punkten Rückstand müssten sie aber selbst bei einem Komplett-Ausfall von Marciello beide Rennen gewinnen plus Quali-Punkte holen. ■



ADAC

Überraschungscoup: Die Sonntagssieger Marschalkowski (l.) und Dienst



ADAC

Das Joos-Team hatte zweimal Pech, ist aber immer noch Tabellenzweiter

NACHRICHTEN

GERD BEISEL VERSTORBEN

Gerd Beisel, dessen Team RWT Racing über Jahre zum festen Bestandteil des ADAC GT Masters zählte, starb am 8. September nach kurzer, schwerer Krankheit im Alter von 64 Jahren. Zu Beginn des Engagements 2013 saß Beisel selbst noch im Cockpit und sorgte mit einem schweren Unfall in Hockenheim früh für ungewollte Aufmerksamkeit. Danach leitete Beisel sechs Jahre lang (2014 bis 2019) die Geschicke des Teams. Highlights: Ein Laufsieg für Schwiegersohn Sven Barth und David Jahn 2014, Trophy-Titel für Remo Lips und Barth sowie Gesamtrang 7 für Barth/Jahn in der Saison 2019.

ALLIED-RACING: EINSPRUCH ABGELEHNT

Das Team Allied-Racing hatte Einspruch gegen die Disqualifikation beim Auftaktrennen in Oschersleben eingelegt, kurz vor dem Sachsen-Event entschied das DMSB-Berufungsgericht jedoch: Der Wertungsausschluss bleibt bestehen. Im eigentlich drittplatzierten Auto war damals illegaler Sprit gefunden worden. Das Team gab den Verstoß zwar zu, ging aufgrund vermeintlicher Formfehler aber gegen die Strafe vor. Seither – nun also nicht mehr – waren die Tabellenstände vorläufig.

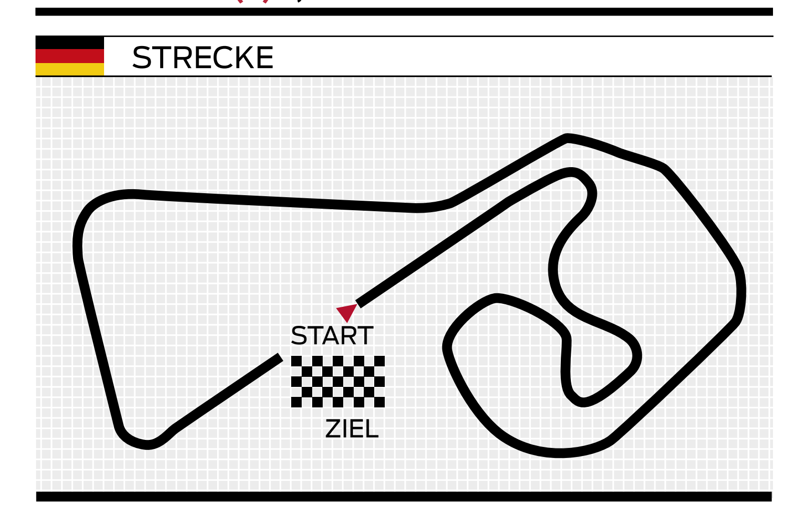
WEITER MIT PORSCHE IM RAHMENPROGRAMM

Im Vorfeld des vorletzten Saisonevents wurde bekannt gegeben, dass der Porsche Carrera Cup auch in der kommenden Saison zum Rahmenprogramm des ADAC GT Masters zählt. Der stärkste nationale Markenpokal der Welt wechselte im Jahr 2018 von der DTM- zur ADAC-Plattform, in diesem Jahr fährt der Carrera Cup bei sechs der sieben Events mit. Schon im Laufe des Jahres vertieften Porsche und der ADAC ihre Zusammenarbeit, nachdem der Automobilclub als Partner in den „Talent Pool“ des Cups eingestiegen war.

ADAC GT MASTERS 2022 RESULTATE

SACHSENRING (D) 3,645 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Raffaele Marciello	1.17,878 min
2.	Fabian Schiller	+ 0,112 s
3.	Kim-Luis Schramm	+ 0,382 s
4.	Christian Engelhart	+ 0,400 s
5.	Mick Wishofer	+ 0,426 s*
6.	Albert Costa Balboa	+ 0,428 s
7.	Marvin Dienst	+ 0,471 s
8.	Elias Seppänen	+ 0,478 s
9.	Patric Niederhauser	+ 0,558 s
10.	Salman Owega	+ 0,870 s
11.	Maximilian Paul	+ 0,912 s
12.	Joel Sturm	+ 1,013 s
13.	Ben Green	+ 1,207 s
14.	Thierry Vermeulen	+ 1,301 s
15.	Tim Zimmermann	+ 1,596 s

* +3 Startplätze (Blockieren im Qualifying)

QUALIFYING RENNEN 2*

1.	Christopher Mies	1.18,106 min
2.	Dennis Marschall	+ 0,011 s
3.	Dries Vanthoor	+ 0,013 s
4.	Marco Mapelli	+ 0,137 s
5.	Jan Marschalkowski	+ 0,255 s
6.	Daniel Juncadella	+ 0,353 s
7.	Mattia Drudi	+ 0,384 s
8.	Christopher Haase	+ 0,456s
9.	Jack Aitken	+ 0,486 s
10.	Sven Müller	+ 0,531 s
11.	Markus Winkelhock	+ 0,573 s
12.	Jesse Krohn	+ 0,646 s
13.	Franck Perera	+ 0,661 s
14.	Ayhancan Güven	+ 0,671 s
15.	Frank Bird	+ 0,705 s

* Bestzeit von Jules Gounon gestrichen (DQ)

ERGEBNIS RENNEN 1

Sachsenring (D): 24.09.2022; 11. von 14 Läufen;
45 Runden à 3,645 km = 164,025 km
19 Teams gestartet, 19 gewertet; Wetter: 18 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#48 Raffaele Marciello, 1.17,878 min = 168,5 km/h
Schnellste Runde:
#29 Jusuf Owega, Audi R8 LMS, 1.19,776 min = 164,4 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Schiller/Gounon	Mercedes/ZVO	1:01,50,926 h	25 +2*
2.	Marciello/Juncadella	Mercedes/Landgraf	+ 1,167 s	20 +3*
3.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik	+ 8,280 s	16 +1*
4.	Dienst/Marschalkowski	Mercedes/ZVO	+ 16,963 s	13
5.	Engelhart/Güven	Porsche/Joos	+ 17,244 s	11
6.	Niederhauser/Engstler	Audi/Rutronik	+ 22,269 s	10
7.	Seppänen/Bird	Mercedes/Landgraf	+ 23,536 s	9
8.	Zimmermann/Mies	Audi/Land	+ 30,728 s	8
9.	Rougier/Perera	Lamborghini/Emil Frey	+ 38,005 s	7
10.	Vermeulen/Drudi	Audi/Car Collection	+ 44,189 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Sachsenring (D): 25.09.2022; 12. von 14 Läufen;
44 Runden à 3,645 km = 160,380 km
19 Teams gestartet, 14 gewertet; Wetter: 17 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#1 Christopher Mies, Audi R8 LMS, 1.18,106 min = 168,0 km/h
Schnellste Runde:
#1 Christopher Mies, Audi R8 LMS, 1.19,747 min = 164,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Marschalkowski/Dienst	Mercedes/ZVO	1:01.58,461 h	25
2.	Juncadella/Marciello	Mercedes/Landgraf	+ 7,859 s	20
3.	Mapelli/Paul	Lamborghini/Paul	+ 19,868 s	16
4.	Haase/S. Owega	Audi/Land	+ 20,149 s	13
5.	Winkelhock/Spengler	Audi/Car Collection	+ 23,363 s	11
6.	Perera/Rougier	Lamborghini/Emil Frey	+ 24,633 s	10
7.	Aitken/Costa Balboa	Lamborghini/Emil Frey	+ 25,106 s	9
8.	Krohn/Green	BMW/Schubert	+ 28,536 s	8
9.	Müller/Sturm	Porsche/Allied-Racing	+ 28,638 s	7
10.	Bird/Seppänen	Mercedes/Landgraf	+ 40,686 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) (alle DNF bzw. außerhalb der Top 10 im Ziel)

STAND FAHRER

1.	Marciello	179 Punkte
2.	Engelhart/Güven	137
3.	Gounon/Schiller	126
4.	Costa Balboa/Aitken	125
5.	Marschall/Schramm	107
6.	Green	102
7.	Engstler/Niederhauser	101
8.	Sturm/Müller	96
9.	Perera/Rougier	95
10.	Mies/Zimmermann	93
11.	Krütten	91
12.	Juncadella	90
13.	J. Owega	87
14.	Krohn	81
15.	Mapelli/Paul	74

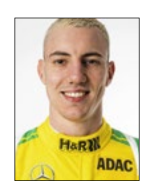
STAND TEAMS

1.	Emil Frey Racing	181 Punkte
2.	Mann-Filter Landgraf	181
3.	Montaplast by Land	160
4.	Rutronik Racing	147
5.	Team Joos Sportw.	140
6.	Drago Racing ZVO	134
7.	Schubert Motorsport	132
8.	Allied-Racing	118
9.	Car Collection	90
10.	Mercedes Team ZVO	87
11.	Eastalent Racing Team	77
12.	Paul Motorsport	55
13.	Madpanda Motorsport	49
14.	ID Racing	39
15.	T3 Motorsport	38

STAND JUNIOREN

1.	Green	215,5 Pkte.
2.	Krütten	193,5
3.	Schramm	163
4.	Sturm	159
5.	Schiller	157
6.	Lappalainen/Wishofer	154
7.	Marschalkowski	146,5

DREI FRAGEN AN RAFFAELE MARCIELLO



DAS SONNTAGSRENNEN WAR EIN GROSSER SCHRITT RICHTUNG TITEL, ODER?

Wir wussten, dass es mit 25 kg mehr nicht leicht gegen die Markenkollegen wird. Wir hatten auch ein wenig Probleme mit dem rechten Hinterreifen und dadurch Übersteuern, was bei dem Gewicht aber normal ist. Wir sind einfach unser Rennen gefahren und haben das Maximum herausgeholt. Platz 2 ist ein super Ergebnis, und wir haben jetzt einen guten Vorsprung auf unsere direkten Gegner um die Meisterschaft.

WIEGT ANGESICHTS DER TABELLENSITUATION AUCH DER FEHLER VOM SAMSTAG NICHT MEHR SO SCHWER?

Es war ja trotzdem ein Fehler, deshalb bin ich immer noch sauer auf mich. Aber wenn man so viele Rennen fährt, kann so etwas auch mal passieren.

MIT WELCHEM ANSATZ GEHEN SIE JETZT DAS FINALE IN HOCKENHEIM AN?

Wir müssen eigentlich nur unseren Job machen und beide Rennen beenden. Es sind nicht so viele Autos am Start, selbst wenn es nicht perfekt läuft, kann man also relativ einfach Platz 10 oder 9 holen. Das sind schon einige gute Punkte. Aber man muss im GT Masters immer gut punkten, der Titel wäre für mich deshalb auch der größere sportliche Erfolg als in der GTWC.

IMSA-Meisterschaft: BMW präsentiert LMDh-Livery und Fahrer-Lineup für IMSA-Serie

BMW zeigt Livery für LMDh

BMW präsentierte letzte Woche seinen ersten Prototypen für den Langstreckensport seit dem legendären Le-Mans-Sieger V12 LMR: Der BMW M V8 Hybrid kommt mit prägnanter BMW-Niere und startet in den klassischen BMW M-Rennfarben. Connor de Phillippi, Nick Yelloly, Philipp Eng und Augusto Farfus wurden als Stammfahrer bestätigt.

Von: **Marcus Schurig**

Letzte Woche Freitag präsentierte BMW Motorsport im Petersen Automotive Museum in Los Angeles die Livery ihres neuen LMDh-Rennwagens, der im Januar 2023 beim 24h-Rennen in Daytona sein Debüt geben wird. Keine Überraschung: Der BMW M V8 Hybrid tritt natürlich in den traditionellen Rennfarben der BMW M GmbH an, siehe Bild unten. Die Details des Bodykits sind noch nicht final, Änderungen sind aufgrund der Homologations-Deadline im November 2022 noch möglich. Prägnant ist das Design an der Front mit den beiden klassischen und stark akzentuierten BMW-Nieren.

Interessanter als die farbliche Gestaltung des LMDh-Rennwagens war die Bekanntgabe der vorläufigen Fahrerpaarungen: Connor de Phillippi und Nick Yelloly werden im nächsten Jahr den BMW-Prototypen mit der Startnummer 25 pilotieren, für das Schwesterauto (#24) wurden Philipp Eng und Augusto Farfus als Fahrer bestätigt. Der 39-jährige Brasilianer Augusto Farfus hatte sich zwar Hoffnungen auf einen LMDh-Einsatz gemacht, hatte aber selbst sein Alter als möglichen Hinderungsgrund genannt – schön, dass die Münchner dem BMW-Veteranen trotzdem eine Chance in der IMSA gewähren. Als dritter Fahrer für die langen Rennen wie in Daytona wurde bisher nur der Amerikaner Colton Hertha bestätigt.

BMW-Motorsportchef Andreas Roos fasste den Teststand so zusammen: „Wir haben während der vergangenen Monate sehr hart gearbeitet, um den BMW M V8 Hybrid in kurzer Zeit rennbereit zu bekommen." Die Testphase in Europa ist mittlerweile abgeschlossen, ein Test in Sebring letzte Woche und ein weiterer Test diese Woche in Watkins Glen bilden den Auftakt für den US-Test-Marathon, bei dem BMW fast im Zweiwochenrhythmus auf den US-Rennstrecken unterwegs sein wird. ■


BMW

Die beiden Nieren an der Front dominieren die Optik des neuen M V8 Hybrid

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

SRO: NEUER TERMIN 24h SPA

Weil die Formel-1-Weltmeisterschaft ihren Spa-Termin auf Ende Juli platziert hat, musste die GT World Challenge ihren Kalender für das Saisonhighlight in Spa anpassen: Das legendäre 24h-Rennen, das seit 1953 fast immer am gleichen Termin Ende Juli stattfand, musste auf den 1. und 2. Juli 2023 verlegt werden. Die üblichen Kalender-Engpässe machten weitere Änderungen im GTWC-Kalender notwendig: Monza wandert auf den 21.-23. April, der Lauf in Brands Hatch findet nun am 13./14. Mai statt, in beiden Fällen, um Terminüberschneidungen mit der WEC zu vermeiden. Wegen der Terminänderung in Spa findet das Rennen in Misano jetzt vom 14. bis 16. Juli statt, außerdem kehrt der Nürburgring (28. bis 30. Juli) wieder zurück in den GTWC-Kalender.

CADILLAC: LMDh-FAHRER

Cadillac hat letzte Woche die Fahrerpaarungen für die LMDh-Einsatzteams Action Express und Chip Ganassi in der IMSA bestätigt: Bei Action Express fährt der ehemalige Formel E- und BMW-Werksfahrer Alex Sims an der Seite von Luis Felipe Derani, bei Chip Ganassi Racing bleibt es beim bewährten Fahrerduo Sébastien Bourdais und Renger van der Zande.

ELMS-SIEG FÜR UNITED

United Autosports hat am vergangenen Sonntag das 4h-Rennen der European Le Mans Series in Spa-Francorchamps gewonnen. Das Fahrertrio Phil Hanson, Duncan Tappy und Tom Gamble holte dabei den ersten Saisonsieg für das britische Team. Die Prema-Truppe stellte mit Platz 3 (Louis Delétraz, Ferdinand Habsburg, Juan Manuel Correa) fast schon den Titel in der LMP2-Wertung der ELMS sicher.

DSK GRATULIERT DMSB

DSK-Präsident Dr. Karl-Friedrich Ziegahn gratulierte dem DMSB zum 25-jährigen Jubiläum in Hockenheim: „Der DSK hat die Arbeit und die Entwicklung des DMSB in den letzten 25 Jahren gleichwohl aufmerksam als auch kritisch verfolgt", so DSK-Präsident Ziegahn. „Logischerweise waren wir als Interessenvertretung der Aktiven nicht immer einer Meinung mit dem Dachverband. Dennoch war der Dialog stets konstruktiv. Ausdrücklich begrüßen möchte ich die Zusammenarbeit in der jüngsten Vergangenheit. Die aktuelle Ausrichtung des DMSB mit der Neustrukturierung trägt schnell Früchte, und der Austausch ist reger als jemals zuvor."



DSK

NEUER PORSCHE BEI NLS 7

Manthey Racing kehrt zum ersten Mal nach dem 24h-Rennen Nürburgring in die NLS zurück und wird beim siebten Lauf (8. Oktober) den neuen Porsche 911 GT3 R einsetzen, den Porsche beim 24h-Rennen Spa der Öffentlichkeit präsentiert hat. Läuft alles nach Plan, soll auch bei den nächsten beiden Läufen der neue Elfer eingesetzt werden, dann in den Händen der Reifenpartner-Teams wie Falken oder Pirelli.

KRITIK NACH 12H-RENNEN

Nach dem 12h-Rennen der NLS kritisierten Teams eine zu wenig harte Bestrafung im Rennen. Die Stimmung kochte so hoch, dass die NLS Stellung nahm. „Das, was uns vorgeworfen wird – zu wenige Strafen auszusprechen – wird von anderen Teilnehmern gegenteilig kritisiert. Die Thematik ist nicht nur hochkomplex, sondern auch stets sehr individuell", sagte VLN-Geschäftsführer Ralph-Gerald Schlüter.

Endlich zurück!



Erstmals treten die neuen Rally1-Autos auf der anderen Seite der Erde auf

ROESELER

Für den letzten Lauf auf losem Untergrund kehrt die Rallye-WM nach zehnjähriger Abstinenz nach Neuseeland zurück. Die weite Anreise auf die andere Seite der Erde lohnt sich: Auf die Fahrer warten sanft geschwungene Schotterpisten, auf die Fans spannende Positionskämpfe.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach zwei Jahren Covid-19-Beschränkungen kehrt die Rallye-WM ein Jahrzehnt nach dem letzten Auftritt erstmals wieder in den asiatisch-pazifischen Raum und nach Neuseeland zurück. Den letzten WM-Sieg feierte 2012 Sébastien Loeb. Der junge Ott Tänak setzte seinen Ford Fiesta WRC kurz vor dem Ziel neben die Strecke, und sein heutiger Hyundai-Teamkollege und damalige Citroën-Junior Thierry Neuville erbte den fünften Platz.

Noch dramatischer ging es auf den glattgebügelten und oftmals mit überhöhten Kurven gespickten feinen Schotterpisten 2010 zu: Vier Fahrer hatten vor der finalen Wertungsprüfung noch Siegchancen, als der heutige Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala, ohne auch nur eine einzige Bestzeit markiert zu haben, Loebs früheren Citroën-Teamkollegen und aktuellen Weltmeister Sébastien Ogier mit 2,4 Sekunden Vorsprung auf Rang 2 verwies.

Ogier kommt von hinten

Eine Scharte, die der Franzose nur zu gerne auswetzen würde. Mit der achten Startposition hat Ogier dafür die besten Karten.

Anders sein Toyota-Teamkollege und WM-Leader Kalle Rovanperä: Dieser muss zuerst auf die Strecke, den Straßenkehrer geben und nach zwei verpatzten Auftritten wieder kräftig punkten. Seinem wohl einzig noch verbleibenden Titelkontrahenten Ott Tänak (Hyundai) geht es als Zweitem kaum besser. Allerdings könnte sich das Blatt schnell wenden: Im neuseeländischen Frühjahr sind Regenschauer an der Tagesordnung, und fürs Wochenende sind auf der Rallyeroute im Norden Aucklands entlang der Tasmanischen See schwere Wolken vorausgesagt.



ROESELER

Beste Ausgangslage: Ogier

Der elfte von 13 WM-Läufen beginnt am Donnerstagabend mit einer 1,4 Kilometer kurzen Prüfung im Pukekawa Park in Auckland. Auf dem Programm stehen 1379,97 Gesamtkilometer mit 17 Wertungsprüfungen über zusammen 279,80 WP-Kilometer.

Die Spitze des mit 28 Teams überschaubaren WM-Feldes bilden zehn Rally1-Hybride von Ford (3), Hyundai (3) und Toyota (4). Von den zwölf Teams in der zweiten Liga haben fünf für die WRC2 Masters genannt. Ebenfalls mit am Start sind sechs Turboallradler der in der Asien-Pazifik-Meisterschaft beliebten AP4-Kategorie. Je ein Audi S1, Ford Fiesta, Mitsubishi Mirage, Mazda 2 sowie zwei Toyota Yaris sorgen dabei für einen bunten Marken-Mix. ■

WM-NACHRICHTEN

FOURMAUX MUSS ERNEUT PAUSIEREN

Schon bei der Rallye Griechenland war abzusehen, was kommt: „Nach einer Neubewertung der Ziele von Adrien Fourmaux für die Saison 2022 hat M-Sport Adriens Teilnahme an der Rallye Neuseeland zurückgezogen“, lässt M-Sport nach Absprache mit Herstellerpartner Ford und Sponsor Red Bull wissen und spart sich den kostenintensiven Trip für seinen dritten Fahrer. In Spanien soll der Franzose wieder dabei sein. Noch unklar, ob er danach auch in Japan am Start stehen wird. Dass dafür Prada-Junior Lorenzo Bertelli bei seinem Debüt im Hybrid-Puma nicht für Marken-Punkte eingeschrieben wurde, liegt am komplizierten Reglement für die verlinkten Teile bei den einzelnen WM-Läufen.

WRC2: KAJETANOWICZ BRAUCHT EINEN SIEG

Auch wenn Kajetan Kajetanowicz (Skoda) der Titel-Konkurrenz zumeist aus dem Weg geht, muss er liefern: Anders als WRC2-Tabellenführer Andreas Mikkelsen und der Zweite Emil Lindholm hatte der Pole bisher nur in Kenia die Nase vorn und braucht weitere Siege. Das könnte in Neuseeland schwieriger werden als erwartet: Neben dem einheimischen Ex-Werkspiloten Hayden Paddon (Hyundai) fahren auch der zweifache Landesmeister Ben Hunt und Ex-Australien-Champion Harry Bates auf Sieg.

V8-STAR VAN GISBERGEN GIBT SEIN WM-DEBÜT

Mit 152 Podiumsplatzierungen, 70 Siegen und den Meistertiteln 1996 und 2021 zählt Tabellenführer Shane van Gisbergen (Triple Eight Holden) zu den Stars der V8 Supercar Series. Beim weltmeisterlichen Heimspiel gibt der 33-Jährige nun sein Debüt in der WRC2. Zur Vorbereitung hat Van Gisbergen drei regionale Rallyes im Skoda Fabia Rally2 absolviert und dabei einen Sieg gefeiert. ■ RK


Komplexe Logistik: Kremers Einsatzwagen wurde frühzeitig eingeflogen.

SAINTÉLOC

Kremers Zeitreise

Im Jahr 2003 legte Armin Kremer in Neuseeland den Grundstein zum Gewinn der Asien-Pazifik-Meisterschaft. Nun kehrt der Mecklenburger mit ähnlichem Ziel zurück. Gelingt ihm beim WM-Lauf der dritte Saisonsieg in der WRC2-Master-Wertung, hat er beste Titelchancen.

Von: **Reiner Kuhn**

Eigentlich ist Tochter Ella, die im Wechsel mit Timo Gottschalk als Copilotin fungiert, für das Zeitmanagement verantwortlich. Den Reiseplan gibt aber Armin Kremer vor. „Es ist etwas eng, aber es ging nicht früher. Ich hatte noch Termine", sagt der Mecklenburger Unternehmer, nachdem er am Sonntagmittag in Auckland landete. Für den 53-Jährigen ist die Rallye Neuseeland mehr als ein weiterer WM-Start, es ist eine Zeitreise.

Nach drei Titeln in der Deutschen Rallyemeisterschaft (1996, 1998 und 1999) kürte sich Kremer in seiner ersten internationalen Saison 2001 auf Anhieb zum Europameister. Zwei Jahre später wechselte er den Kontinent, um für den indischen Reifen-Giganten MRF die Asien-Pazifik-Meisterschaft aufzumischen. Mit Erfolg: Nach Carlos Sainz (1990) und Kenneth Eriksson feierte der Deutsche als dritter Europäer den Titel auf der anderen Erdseite. Geschichte, nach der Übernahme des elterlichen Betriebs musste Kremer den geliebten Helm erst einmal an den Nagel hängen und gönnte sich nach einer mehrjährigen Pause mal weniger, mal mehr private Einsätze, bevorzugt in der Rallye-WM.

„Ein Riesengeschenk"

Dass er dabei noch einmal auf die Traumstrecken nach Neuseeland zurückkehren würde, ist den Umständen geschuldet und „ein Riesengeschenk". Nach dem Auftaktsieg in Kroatien im neu geschaffenen WRC2 Masters für Fahrer über 50 hatte Kremer Blut geleckt. Doch in Portugal, wo er nach zwei Prüfungen schon eine halbe Minute vorne lag, musste er seinen Skoda Fabia Rally2 ebenso mit Motorschaden abstellen wie nach dem Shakedown auf Sardinien.

Die Enttäuschung war groß. Noch größer aber Kremers Überzeugung, bei fünf gewerteten Läufen trotz zwei Nullern noch einmal einen Titel holen zu können. Dazu braucht es Siege, und bei dem engen Terminplan in der zweiten Saisonhälfte einen Überseelauf. Ergo telefonierte er mit dem französischen Team Sainteloc, das auch den Citroën C3 Rally2 für seinen Protegé Marijan Griebel in der DRM einsetzt. Schnell war man sich handelseinig: Jenes Auto, dass Kremer im Vorjahr für einmal in Spanien nutzte, wurde per Luftfracht eingeflogen, der Container mit den Ersatzteilen per Seefracht vom Überseelauf in Kenia aus nach Auckland verschifft. Team und Auto sind bereit. Am Montagvormittag folgt noch ein Kurztest vor Ort. ■


OBERHEU

Damals: Kremer auf dem Weg zum APRC-Titel 2003


OBERHEU

Heute: Für Neuseeland wechselt Kremer den Untersatz

DREI FRAGEN AN ARMIN KREMER

WIE GROSS IST DIE VORFREUDE, WIEDER IN NEUSEELAND ZU STARTEN?

Riesig, auch wenn wir uns auf das Sportliche konzentrieren müssen und keine Zeit für die tolle Landschaft, wie zum Beispiel das Whakarewarewa Valley mit dem Pohutu-Geysir bleibt. Um ehrlich zu sein, hätte ich nicht gedacht, noch einmal in die Region Rotorua zurückzukehren, wo ich 2003 schon gefahren bin. Und jetzt dürfen wir auch noch die legendäre WP „Whaanga Coast" an der Tasmanischen See unter die Räder nehmen. Ein Traum!

SIE SCHEINEN ZIEMLICH GUT VORBEREITET?

Das wäre schön. Am vergangenen Donnerstag saß ich noch im Büro. Im Flieger wollte ich einige Strecken-Videos ansehen, habe die Zeit aber dann doch für die Zeitumstellung genutzt, um schon beim Test und der Streckenbesichtigung fit und hellwach zu sein. In bin halt eher alte Schule und hab's weniger mit Videostudium. Ein guter Aufschrieb, das richtige Setup und Vertrauen ins Auto sind die halbe Miete. Ansonsten gilt volle Konzentration. Da hier fünf WRC2-Masters-Konkurrenten starten, sollten wir bei einem außerplanmäßigen Radwechsel nicht trödeln (lacht).

WIE GEHT ES WEITER?

Direkt nach der Zieleinfahrt geht's zurück. Dank der Zeitverschiebung bin ich am Montagnachmittag wieder im Büro. Sollten wir nach Kroatien, Belgien und Griechenland erneut gewinnen, reisen wir als Tabellenführer nach Spanien und haben es selbst in der Hand, den Titel zu gewinnen.


KUHN

Ein eingespieltes Team: Armin Kremer und Tochter Ella

In Schönheit gestorben

MCKLEIN

Bevor die Zwangsabrüstung der Achtziger und die Standardisierung der Neunziger allen Exoten den Garaus machten, herrschte im Rallyesport fröhlicher Wildwuchs. Vor allem auf Asphalt tummelten sich allerlei Renn-Boliden mit heißer Optik und dollen Leistungsdaten. Nur gewinnen konnten sie irgendwie nie.

Von: **Markus Stier**

Jean-Claude Andruet ist zwar schon Ü40, kompensiert den Umstand aber mit jugendlichem Wahnsinn. Drei Monate hat er sich auf die Rallye Korsika vorbereitet, er kennt jeden der 1200 WP-Kilometer auswendig. Sein Auto ist ein echtes Rennpferd. Der Gruppe-4-Ferrari 308 GTB mit breiterer Spur und 315 brüllenden Achtzylinder-PS ist eher für die Rennstrecke konzipiert, aber was soll's? Fünf Bestzeiten knallt der Franzose dem Rest der Weltelite vor den Latz, dann verstummt der V8. Die Benzinpumpe streikt. Es ist ein Jammer. Die Tour de Corse 1981 war vielleicht die beste Chance, die ein Rennauto je auf Rallyepisten hatte.

An Versuchen hat es nicht gemangelt. Gerade auf Hartbelägen liegt der Gedanke ja auch nahe, mit knallhartem Rundstreckengerät die aufgemotzten Einkaufswägelchen der Rallye-Szene niederzureiten. Es geht schon vor fünfeinhalb Jahrzehnten los, als die Rennwagenmanufaktur Matra Grand-Prix-Helden wie Jean-Pierre Jabouille, Henri Pescarolo und Patrick Depailler zur Rallye Monte Carlo schickt. Aber weder der Matra Djet, noch der extreme Prototyp 530 können in den Seealpen was reißen. Schon 1965 hat Porsche gezeigt, wie man es richtig macht. Eugen Böhringer hätte mit dem Mittelmotor-Renner 904 gewinnen können, hätte es nicht so sehr geschneit. Der deutsche Ex-Europameister wird starker Zweiter, Testfahrer Herbert Linge hat mit dem neuen 911 bei seinem ersten Probeeinsatz nur Platz 5 geholt. Porsche setzt fortan trotzdem auf das Heckmotorprinzip und gewinnt damit drei Mal die Monte.

Trendsetter Alpine

Leichtbau, Heckmotor und die damit verbundene gute Traktion haben der Alpine A110 zu einem halben Jahrzehnt voller Siege und schließlich zum WM-Titel



MCKLEIN

Der 904 war 1965 bei der Monte der Schnellste – solange kein Schnee fiel



MCKLEIN

In Frankreich durchaus erfolgreich, in der WM bedeutungslos: Matra 530

1973 verholfen, folgerichtig plant der nach der Schließung der seit den Mini-Zeiten legendäre neue Ford-Sportchef Stuart Gleiches mit einer schicken Sportwagen-Karosse und ansonsten weitgehend Serienteilen aus den Ford-Regalen. Dummerweise gibt es dort keinen Mittelmotor, geschweige denn ein Getriebe dafür. Der GT70 wird komplizierter und teurer als gewünscht, und mit der Homologation in der Gruppe 6 darf er lediglich bei Veranstaltungen wie der Tour de France für Automobile starten, eine Mischung aus Rundstreckenrennen und Rallyeprüfungen. In den frühen Siebzigern haben echte Straßenrennern wie die Targa Florio oder die französische Ronde Cévenole noch Hochkonjunktur, bei der Tour de France finden sich auch lupenreine Le-Mans-Renner wie der Ferrari 512S oder der Matra 650.

Und so entwickelt Matra für Simca mit dem CG einen zweisitzigen Sportwagen, der auch als einsitziger Spider zum Einsatz kommt, aber nie eine richtige Rallye gewinnt. Ligier baut mit dem JS2 einen schnittigen Mittelmotorrenner, und mit Jean-François Piot und dem jungen Jean Ragnotti ist die Truppe bei der Rallye Korsika auch top besetzt, aber Piot landet früh im Krankenhaus, und Ragnotti kracht in eine Brückenmauer. Das Problem der Sportwagen ist nicht selten genau die Kompromisslosigkeit, die sie auf berechenbaren Strecken auszeichnet, aber auf staubigen Buckelpisten schwer beherrschbar macht. In Sachen Motorleistung ist weniger nicht selten mehr.

Und so hält sich der Erfolg auch bei Citroën in Grenzen, wo man mit der langen DS eine tolle Straßen-Diva gezaubert hat, die aber mit ihrem langen Radstand kaum um die Ecke will. Also sägen die Ingenieure wie später ihre Audi-Kollegen beim Sport quattro 1972 einfach 60 Zentimeter aus der Mitte. Das spart 300 Kilo und verbessert das Einlenkverhalten. Als man mit dem Typ SM dann auch noch einen Dreiliter-Sechszylinder von Maserati mit 260 PS unter der Haube hat (der freilich den Gewichtsvorteil teilweise wieder auffrisst) glaubt man mit dem SM Proto im Kampf gegen die Alpines den großen Wurf gelandet zu haben. Seine Fahrwerksqualitäten verhelfen bei harten Afrika-Rallyes wie der Bandama zu Podiums-Rängen, in Portugal ist ein dritter Rang das Höchste der Gefühle. Der SM ist immer noch ein Frontkratzer, der seine italienischen Vollblut-Pferde nur mühsam auf die Straße kriegt. Bei der Bandama ’73 wird Bob Neyret Fünfter – zwei Plätze hinter einem schwächeren DS23.

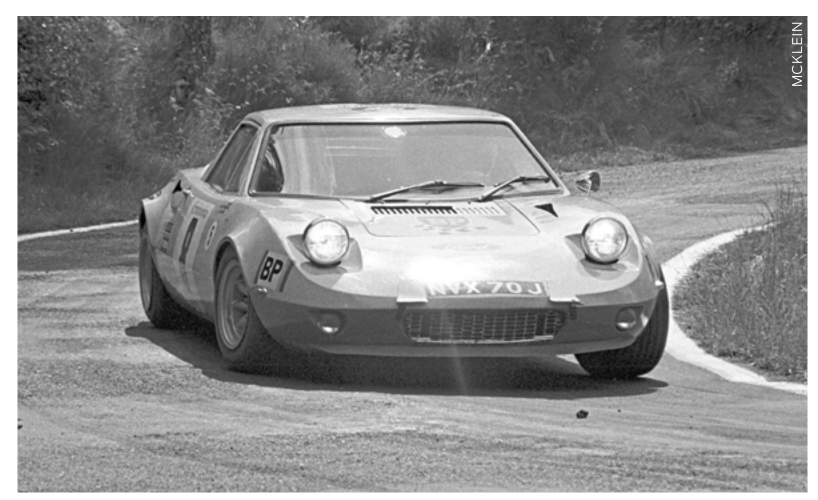
Unterschätzter Escort

Auch bei Ford leistet der brave Escort Mk1 deutlich mehr, als man ihm selbst in Boreham zugetraut hätte. Das Thema GT70 wird zügig beerdigt. Ironie der Geschichte: Die Fahrer ziehen beim Motor den Zweiliter-BDA des Escort dem deutlich stärkeren 2,6-Liter-V6 aus dem Capri vor. Der schwächere GT70 ist schlicht besser zu fahren.

In die Leistungsfalle tappt auch Renault. Als die A110 den neuen Lancia Stratos nicht schlagen kann, soll es die größere und schwerere A310 mit mehr Qualm richten. Bei der Tour de France 1975 sind eine Turbo-Version und eine A310 V6, beide mit dicken Backen und wuchtigem Heckleitwerk am Start, beide reißen nichts. In der Rallye-WM ist Renault nur noch Opfer, Guy Fréquelin gewinnt mit dem V6-Gruppe-5-Renner die französische Asphalt-Meisterschaft, das war’s.



Bei der Tour de France 1972 erst schick, dann kaputt: Ligier JS2



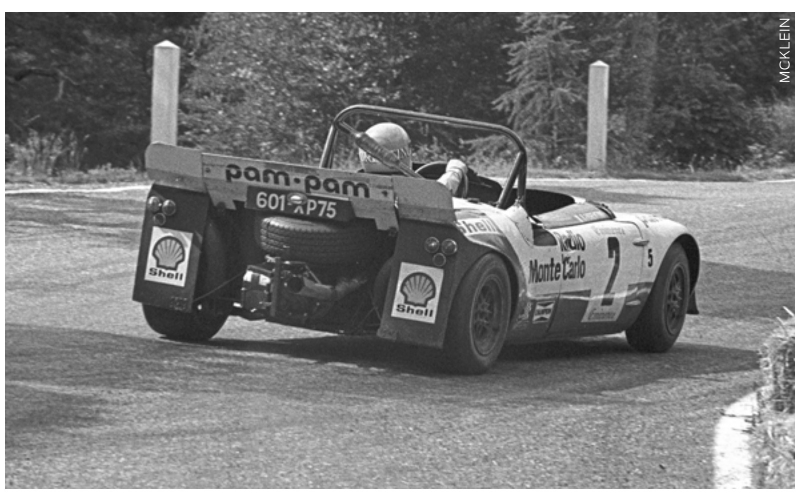
Gescheiterter Versuch, die Alpine A110 zu kopieren: Ford GT70 von 1971



Der Simca CG von 1972 war nur in Frankreich von Bedeutung



Trotz oder wegen Maserati-Power nix gewonnen? Citroën SM Proto



Derselbe Simca kam als Spider auch bei Straßenrennen zum Einsatz



MCKLEIN

Mit der Alpine A310 V6 wurde Guy Fréquelin 1976 französischer Meister



MCKLEIN

Der BMW M1 war mit 430 PS bis 1984 das brachialste Rallyeauto



MCKLEIN

Dakar-Sieg 1986 mit reinem Silhouetten-Prototyp: Porsche 959

Und nicht nur für Renault: Die FIA verbietet Auswüchse der Gruppe 5 und 6 auf Rallyepisten, die Gruppe 4 ist das höchste der Gefühle. In die fällt aber das extremste Gerät, dass je in der WM am Start war. Mit 460 gebauten Exemplaren erfüllte der BMW M1 die erforderliche Homologationsstückzahl von 400. In München interessierte man sich seit den frühen Siebzigern nicht die Bohne für Rallyesport, aber der Franzose Hugues de Chaunac sehr wohl. Sein Oreca-Team legt 1982 für den ’79er-Monte-Carlo-Gewinner und sechsfachen Korsika-Sieger Bernard Darniche einen M1 auf Kiel. 20 Zentimeter breiter als jeder noch so fette Konkurrent und mit 430 PS das mit Abstand stärkste Rallyeauto bis dahin machen ebenso viel Eindruck wie der infernalische Sound des 3,5-Liter-V6. Nur die Zeiten sind nicht ganz so beeindruckend: Darniche hat sich mit einem Toupet auf der schon lange kahlen Schädelplatte zwar etwas jünger getunt, ist aber mit 40 nicht mehr der Jüngste. Er muss mit dem Riesen-Monster in engen Kehren zurücksetzen, und die filigrane Rundstreckentechnik hält das Bodenwellen-Gepolter der Mittelmeerinsel nicht lange durch. Ein Ölleck zwingt den auf Rang 4 liegenden Darniche noch auf der ersten Etappe zur Aufgabe.

BMW ohne Bestzeit

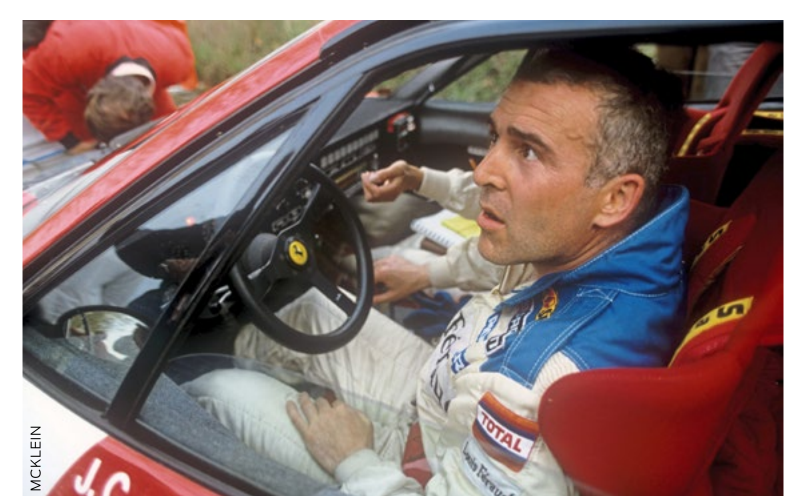
Ein Jahr später kehrt Oreca zurück, das Resultat bleibt das gleiche: Auf Rang 3 liegend beendet ein Motorschaden den Auftritt auf der ersten Etappe. Der M1 ist in der WM keine einzige Bestzeit gefahren. Pilot Bernard Béguin kann Korsika zwar mit BMW gewinnen, nur eben mit einem deutlich konventionelleren M3 im Jahr 1987. Die nun geltende seriennahe Gruppe A, die Mittelmotor-Autos ebenso ausschließt wie die darauffolgende, 25 Jahre währende Ära der World Rally Cars, lässt wüste Prototypen nicht mehr zu. Wozu auch? Die letzte Ausbaustufe des Lancia Delta Integrale, der Subaru Impreza WRC und alle nachfolgenden Autos bis hin zu den aktuellen Hybrid-Autos der Rally1 erlauben mit Turbo-Technik, Flügeln, extremen Federwegen und ausgefeilten Allradantrieben Autos, die auf der einen Seite über Stock und Stein enorm schnell sind, auf der anderen aber gut beherrschbar. Schon die eskalierende Gruppe B mit ihren Turbo-Flügelmonstern hat ab 1983 jeden Versuch, Supersportwagen (lange bevor dieses Wort erfunden war) überflüssig und chancenlos gemacht. Die im vergangenen Jahrzehnt eingeführte Gruppe R-GT stranguliert echte Sportwagen wie den Porsche 911 GT3 so sehr, dass selbst WRC2-Autos schneller sind.

Es bleibt dieses kleine Fenster vor der Gruppe-B-Einführung 1982. Selbst Enzo Ferrari gefällt plötzlich die Idee eines Rallye-WM-Sieges. Kein Geringerer als Charles Pozzi, offizieller Ferrari-Importeur Frankreichs, präpariert den mit damals noch exotischen Kohlefaser-Hauben und Türen unter 1000 Kilo wiegenden 308 GTB. Jean-Claude Andruet legt los wie im Jahr zuvor. Der Ferrari hält alle 27 Prüfungen durch, 1176 Kilometer Vollgas. Zehn Bestzeiten knallt er auf den Asphalt. Es gibt nur ein Problem: Ein winziger Renault ist schneller. Als auf der zweiten Etappe Regen einsetzt, fährt Jean Ragnotti im etwas schwächeren, aber viel wendigeren R5 Turbo der Rakete aus Maranello einfach davon. Ragnotti ist talentierter, er ist jünger, sein Auto gutmütiger. Der Ferrari wird Zweiter. ■



RB HAHN

In Deutschland Meister, in der WM zu streng reglementiert: Porsche 911 GT3



MCKLEIN

So nah dran: Jean-Claude Andruet wird 1982 im Ferrari in Korsika Zweiter



Ohne Helm nur ein halber Mensch: Tausendsassa Sébastien Loeb denkt nicht an Rente

ROESELER

Rallye-WM

„Ich habe Lust auf mehr“

Ob Rally-Raid-WM, Extreme E oder Rallye-WM – ein Leben ohne Wettbewerb kann Sébastien Loeb sich nur schwer vorstellen. Schon gar nicht, solange der Rekordweltmeister weiter siegfähig ist.

Von: **Reiner Kuhn**

Machen wir es kurz: Motorsport ist sein Leben, ohne geht es nicht. Trotz neun WM-Titeln fällt es Sébastien Loeb noch schwer, sich fernzuhalten. Mal fuhr er in Le Mans, am Pikes Peak, im GT3, beim Rallycross oder auch beim Race of Champions – am liebsten aber im Rallyeauto.

„Teamchef oder so etwas ähnliches ist einfach nichts für mich, ich muss schon einen Helm aufhaben,“ sagt der 48-jährige Wahlschweizer und stellt klar: „Als ich bei Hyundai aufhörte, hätte ich nicht gedacht, dass ich noch mal in die Rallye-WM zurückkommen würde.“

Auch und vor allem, weil er zwischenzeitlich mit David Richards handelseinig wurde und für Prodrive neben dem Rallye-Raid-Programm bei BRX auch noch in der Extreme E (Hamilton X44) im Einsatz ist.

Doch die Verlockung, einen Rally1-Hybriden zu testen, war groß. Wichtiger: „Auf Anhieb fühlte ich mich im Ford Puma wohl. Okay, direkt die Monte zu gewinnen, damit war nicht zu rechnen“, lacht Loeb und wird ernst: „Hinterherfahren ist nicht mein Ding. In dieser Saison bin ich bei vier WM-Läufen gestartet und habe immer geführt. Solange ich siegfähig bin, fahre ich gerne weiter, auch wenn der Aufwand nirgends höher ist.“

Dann spricht der Franzose vom Videostudium der Wertungsprüfungen, von Strecken-Besichtigung und -Notizen. „Schon deshalb werde ich sicher keine ganze Saison mehr in der Rallye-WM bestreiten. Klar ist aber auch: Ich habe Lust auf mehr. Ein halbes Programm, vielleicht sieben Läufe, wäre für mich okay“, schaut er nach vorne und verrät exklusiv: „Mein Vertrag mit Prodrive endet 2023 zwar nicht gleich nach der Rallye Dakar, aber auch nicht am Saisonende.“ Das wird neben seinem persönlichen Sponsor Red Bull sicher auch M-Sport-Boss Malcolm Wilson wissen. ■

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Viel los im hohen Norden

Beim vorletzten Saisonlauf der Deutschen Rallye-Meisterschaft bekommen es die Teams mit der dänischen Konkurrenz zu tun.

Bevor das große Saisonfinale im Süden ansteht, reist die DRM-Karawane in den Norden nach Süderbrarup. Dort erwarten die Teilnehmer nicht nur anspruchsvolle Asphaltstrecken, sondern auch schnelle Piloten aus Dänemark, die vor Ort ebenfalls ihren vorletzten Meisterschaftslauf austragen.

In Abwesenheit von Vorjahressieger Dominik Dinkel (Ford) könnte Marijan Griebel (Citroën) seine Siegesserie fortsetzen und DRM-Leader Philip Geipel (Skoda) überholen. Die Topklasse Rally2 ist mit 18 Fahrzeugen erneut stark besetzt, darunter erstmals auch Stephanie Zorn im Citroën DS3. Christian Riedemann startet dagegen im Opel Corsa Rally4.

Im Zeitplan der Cimbern-Rallye (30. September bis 1. Oktober) stehen 132 Wertungskilometer, verteilt auf fünf verschiedene Prüfungen, die alle zweimal zu befahren sind. ■ MH



ADAC

Marijan Griebel: Sprung an die Tabellenspitze?

Extreme E

Und wieder alles offen

Nach Zeitstrafen für das schnellere McLaren-Duo feiern Sébastien Loeb und Cristina Gutiérrez ihren ersten Sieg in der zweiten Extreme-E-Saison.

Die vollelektrische Offroad-Serie Extreme E bleibt sich treu: Auch der vierte und vorletzte Saisonlauf verlief turbulent. Erst verletzte sich Jutta Kleinschmidt bei einem Unfall und Klara Andersson übernahm ihren Platz neben Nasser Al-Attiyah im Team Abt Cupra, dann Pech für die Titelverteidiger Johan Kristoffersson/Mikaela Åhlin-Kottulinsky (Rosberg RX) die beim Finale aufgrund von technischen Problemen passen mussten.

Das McLaren-XE-Team mit Tanner Foust/Emma Gilmour überquerte zwar zuerst die Ziellinie, wurde aber für das Abkürzen der Strecke bestraft, sodass Sébastien Loeb und Cristina Gutiérrez (Hamilton X44) ihren ersten Saisonsieg feierten und nun mit guten Titelchancen zum Finale nach Uruguay (26./27.11.) reisen. ■ RK



EXTREME E

Selten geordneter Rennbetrieb: Extreme E

Jura-Examen



Enge Dorfstraßen, eine ultraschnelle Wald-Passage und ein fieses Geschlängel zum Schluss – die Hatz hoch nach Les Rangiers gilt als extreme Mutprobe

DINO EISELE

Tief im Schweizer Jura liegt eine der radikalsten Bergrennstrecken der Welt: Die Pass-Straße zwischen dem Mittelalterstädtchen Saint-Ursanne und Les Rangiers wird wegen ihres schnellen Charakters von den Fahrern gleichermaßen geliebt und gefürchtet. Zu Besuch bei einer Bahn, die bereits Jim Clark, Clay Regazzoni und Jo Siffert bändigen wollten.

Von: **Philipp Körner**

Angst ist keine Kategorie, in der Bergrennsportler denken – normalerweise. Doch wenn es um Saint-Ursanne und seine Pass-Straße geht, geraten nicht nur die physikalischen Gesetze schnell an ihre vorher fest definierten Grenzen. Denn seitdem der Start im Jahr 1955 in die Sichtweite der idyllisch eingemauerten Altstadt verlegt wurde, flogen der 5,18 Kilometer langen Bergauf-Fahrt nicht nur Liebeserklärungen entgegen.

Vor allem der Highspeed-Abschnitt durch den dichten, felsigen Wald ließ über die vielen Jahrzehnte hinweg diverse Piloten zu einer für sie teils erschreckenden Erkenntnis kommen: Diese Strecke ist nichts für mich. Jeder, der im Jura an den Start rollt, muss sich des – trotz einer immer weiter verbesserten Sicherheit – hohen Risikos bewusst sein. Als Belohnung für den Mut winkt dafür jedoch ein ultimativer Speed-Rausch. Der aus dem Schwarzwald stammende Prototypen-Pilot Alexander Hin erklärt: „Es ist die adrenalinreichste Strecke. Wenn man im Wald mit über 180 km/h Höchstgeschwindigkeit fährt, ist es ein absoluter Wahnsinn."

Los geht es auf den ersten Blick noch recht beschaulich. Die Startlinie liegt im von schroffen Mauern eingerahmten, dörflichen Teil von Saint-Ursanne, wo sich die Autos an Scheunen, modernen Einfamilienhäusern und einer kleinen, aus der Zeit gefallenen Tankstelle vorbeischlängeln. Anschließend schießen die Renner mit stetig voranschreitender Tachonadel unter einem Aquädukt und einer Autobahnbrücke hindurch dem Wald entgegen. Am Ende der automobilen Mutprobe liefern drei Serpentinen den krönenden Abschluss. Obwohl die Autos wie in Zeitlupe durch diese Passage schleichen, haben es auch die Haarnadelkurven in sich. Wer die Konzentration verliert, verliert ebenso die Kontrolle über sein Fahrzeug. Wer es wieder einfangen kann, atmet im Ziel doppelt durch.

„Der neue Rekord ist sogar für mich eine Überraschung. Wegen des Regens am Samstag war die Renn-Vorbereitung sehr schwierig."

Christian Merli, Europameister

Automobile Grenzerfahrung

Über mehr als 125 Jahre hinweg sind Bergrennen die ultimative Kombination aus Risiko und Belohnung. Keine andere Region beweist es derart eindrucksvoll wie der Col des Rangiers, wo die ruhmreiche Bergrenn-Geschichte schon bis ins Jahr 1926 zurückreicht. Zwar verhindern heutzutage die für die Läufe der Europameisterschaft vorgeschriebenen Doppelleitplanken meist den Sturz in die Tiefe, doch häufig drohen nur eine Handbreit entfernt unnachgiebige Bäume, Felsbrocken und Pfosten. Besonders bei den für den alpinen Sommer typischen, intensiven Schauern wird die Bahn zu einer rutschigen Grenzerfahrung, wenn sich kleine Bäche teils überraschend über die Bahn schlängeln.

Im Jahr 2010 starb mit dem Franzosen Lionel Régal bei solchen Bedingungen eine Legende der Szene in Saint-Ursanne, als sein Formel-Rennwagen von der nassen Strecke abkam und mit einem Baum kollidierte. Bereits sein Vater Marc Régal war bei einem Bergrennen ums Leben gekommen. Der Sport erlebt regelmäßig solche Tragödien – ist jedoch keinesfalls abgestumpft.

Falls jemand angesichts dieser Umstände nun eine Truppe exzentrischer Hasardeure im Paddock erwartet, wird er sehr schnell enttäuscht werden. Beim Gang durch den Vorstart-Bereich wird sofort klar: Bergrennen sind klassischer Breitensport für völlig normale Leute. Selbst bei den gesamtsiegfähigen, über 500 PS starken Prototypen sucht man

werksunterstützte Projekte vergeblich. Und nur vereinzelte Fahrer, wie Christian Merli aus dem Trentino, kommen der Vorstellung eines Profis zumindest nahe – auch wenn man es dem Italiener nicht anmerkt.

Alexander Hin, der parallel zu einem Programm in der Deutschen Berg-Meisterschaft im Team von Merli antritt, erzählt: „Er ist völlig ehrlich und hält keine Informationen zurück. Es kann auch vorkommen, dass man ihn am Freitag in einer Bar trifft. Der Christian ist kein Kind von Traurigkeit.“ Hin gehört im normalen Leben ein Hausbau-Unternehmen. Das automobile Bergsteigen betreibt er ausschließlich als kostspieliges Hobby. Über die vielen Jahre fand er in seiner Familie und in seinem Bekanntenkreis nicht nur Unterstützer, sondern mittlerweile von ihm inspirierte Konkurrenten.

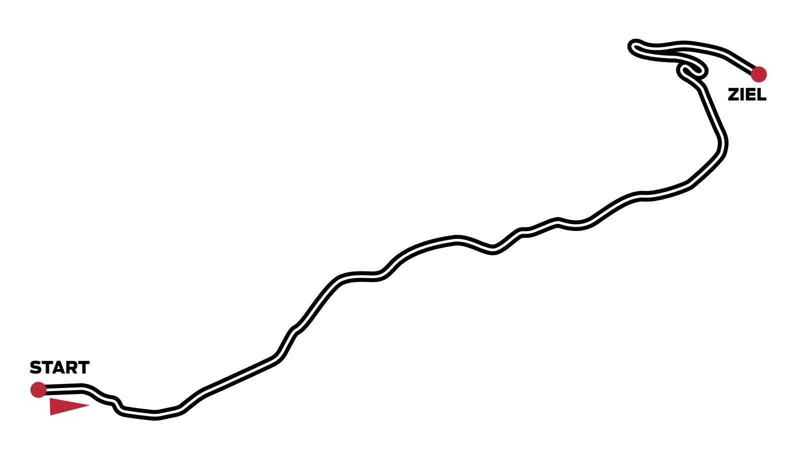
Rennwagen als Stars

Wie aufwendig das ungewöhnliche Hobby sein kann, weiß der Schweizer Reto Meisel zu bezeugen, der in seinem Mercedes SLK 340 zu den Publikumslieblingen gehört. Nur die Rohkarosse, die Türgriffe und der Stern auf der Haube sind an dem Berg-Monster original. Der Rest des Projekts ist ein waschechter Eigenbau. Zusammen mit dem Motor, einem 610 PS starken V8 der Marke Judd, bringt der Allrad-Mercedes 795 Kilogramm auf die Waage. „Unsere Rennen sind wie Dragster-Sport: Für ein paar Sekunden wird ein Riesenaufwand betrieben. Da darf man den Sinn und die Details nicht hinterfragen. Die Passion und die Begeisterung sind speziell“, resümiert der Autohaus-Besitzer. Deswegen ist Meisel nicht überrascht, dass trotz der weiter schwierigen Umstände so viele nach der Corona-Pause zurückgekehrt sind.

Darunter ist auch Vanessa Zenklusen, die einzige Frau im diesjährigen Feld. Die Subaru fahrende Schweizerin antwortet schmunzelnd auf die Frage nach den fehlenden Konkurrentinnen: „Wir haben uns schon darüber unterhalten und überlegt, ob nicht viele schwanger geworden sind.“ Mit ernsterer Stimme ergänzt sie: „In den letzten Jahren war wegen Corona Pause, da lief gar nichts. Eine etwas breiter aufgestellte Szene wäre schon schön, aber mit den Männern komme ich genauso klar.“

STRECKENINFORMATIONEN

Länge:	5,180 km
Erstes Rennen:	16. Mai 1926
Rekord:	1.39,201 min (Christian Merli, Osella FA 30, 2022)



Ungeduldig hat auch der Italiener Merli auf die Rückkehr von Saint-Ursanne in den Kalender gewartet. Bei der letzten Ausgabe im Jahr 2019 duellierte er sich mit seinem Landsmann Simone Faggioli um den Streckenrekord, unterlag dabei aber knapp. Trotz der Abwesenheit seines geschätzten Rivalen war das diesjährige Ziel also wenig überraschend die Revanche. Obwohl Regen am Trainingssamstag das Einstudieren erschwert hatte, knallte der Europameister im zweiten Lauf am Sonntag zu seiner eigenen Verwunderung mit 1.39,201 Minuten die neue Bestzeit hin. Er erklärt: „Der neue Rekord ist sogar für mich eine Überraschung. Wegen des Regens war die Vorbereitung sehr schwierig.“ Zur Feier des historischen Tages stieß der Sieger mit seinem Team an und signierte noch lange die Poster seiner treuen Fans. ■

DINO EISELE

Der spätere Sieger Christian Merli jagt den Serpentinen entgegen



DINO EISELE

Schnell durchziehende, intensive Regenschauer gehören zur Folklore



DINO EISELE

Wuchtiger Gegenverkehr in der Altstadt: Mercedes SLK 340 vs. BMW M3 E46 GTR



Denkwürdiges Heimspiel für Thomas Preining: Am Samstag bremste ihn die Rennleitung ein, am Sonntag zauberte er im Regen

MOTORSPORT IMAGES

Alles klar, Herr Kommissar?

Regelärger, Regenpoker und reichlich Spannung im Titelkampf: Die DTM erlebte in Spielberg ein viel diskutiertes Wochenende. Nick Cassidy (AF-Corse-Ferrari) schloss am Samstag an seinen Spa-Sieg an. Thomas Preining (Bernhard-Porsche) rückte mit einem dominanten Sonntagslauf in den Kreis der Titelanwärter auf.

Von: **Philipp Körner**

Die große Thomas-Preining-Show begann allerdings schon am Samstag, als sich der Youngster mit kompromisslosen Duellen nach vorne balgte. Besonders die Auseinandersetzungen mit Nico Müller (Rosberg-Audi) lieferten über viele Runden hinweg den Unterhaltungswert, den etliche zu Saisonbeginn erst schmerzlich vermisst hatten. Aber anstatt sich über ein actionreiches Rennen zu freuen, schimpfte Preining im Anschluss: „Wenn die Rennleitung die Regelung so durchzieht, dann gilt ein generelles Überholverbot. Ohne Küsschen geht es im Motorsport nur schwer. Wenn selbst das nicht erlaubt ist, können wir nur hintereinander fahren wie in der Formel 1. Als Fan braucht man sich das Ganze aber nicht mehr anzuschauen.“ Was war passiert?

Los ging der Frust des 24-Jährigen bereits in der Qualifikation, die er nur auf P13 abschloss. Er bilanzierte: „Wir haben nicht alles rausgeholt. Die Top 10 wären schon drin gewesen.“ An der Spitze selbiger stand zumindest auf dem Papier zwar René Rast. Der Abt-Pilot hatte aber noch drei Strafränge aus Spa nach Österreich mitgebracht. Ausgerechnet sein Rivale in den Ardennen, Nick Cassidy, erbte so den Platz an der steirischen Sonne. Zudem rutschten Nico Müller und Ricardo Feller (Abt-Audi) an ihrem Markenkollegen vorbei. Dass die in Spielberg traditionell hadernden bayerischen Mittelmotorsportler plötzlich auftrumpfen konnten, überraschte die Fahrer nur bedingt. Nico Müller erklärte: „Die kalten Temperaturen helfen uns ein bisschen, und schon gestern hatten wir ein gutes Gefühl, was die Balance angeht. Für das Renngeschehen haben wir aber weiter nicht die besten Waffen – vor allem beim Beschleunigen den Berg hinauf.“

> „Die DTM ist eine komplexe Serie, in der vieles richtig laufen muss. An den letzten beiden Wochenenden hatte ich das Glück, dass mein Auto großartig war.“
>
> Nick Cassidy

Fehde mit Fremdeinwirkung

Die schlimmsten Befürchtungen sollten sich im Vier-Ringe-Lager nicht bewahrheiten. An der Spitze zog Nick Cassidy auf der Ferrari-Paradestrecke zwar zügig davon, doch Rast arbeitete sich im Startgetümmel sogar auf Platz 2 vor. Nico Müller hatte auf den ersten Metern hingegen etwas Pech und fiel auf den vierten Rang ab. Dazwischen reihte sich der Austro-Italiener Mirko Bortolotti (GRT-Lamborghini) ein, der wie Rast so Boden im Titelkampf gutmachen konnte. Tabellenführer Sheldon van der Linde (Schubert-BMW) startete weit außerhalb der Punkteplätze. Im Gegensatz zu allen Erwartungen schien der BMW M4 GT3 seine Dampfhammer-Mentalität nicht auf die Berg-und-Tal-Bahn bringen zu können.

Während der neuseeländisch pilotierte Ferrari im AlphaTauri-Design stetig den Vorsprung vergrößerte, spulten die Verfolger Rast und Bortolotti im Tandem die Runden ab. Der Lamborghini-Pilot übte sich beim Duell gegen den Abt-Star auch deswegen in Geduld, weil er dank eines aufgesparten Reifensatzes eine späte Schlussoffensive geplant hatte. Eine andere Strategie wählten der schnell nach vorne gekommene Thomas Preining und Nico Müller, die früh mit dem Beginn des zweiten Renndrittels die Box aufsuchten. Frisch bereift nahm so eine Fehde ihren Lauf, die den Resttag bestimmen sollte. Die erste Eskalation ereignete sich im 15. Umlauf, als sich Preining erstmals in Kurve 3 samt Kontakt vorbeidrückte. Die Rennleitung entschied auf Basis der jüngsten Abstandsregel auf Überhärte und ordnete einen Platztausch an. Da Lucas Auer (Winward-Mercedes)

am auf die Strecke zurückkehrenden Müller vorbeizog, waren es sogar zwei Positionen. Nachdem Preining länger im Infield nach einer Chance gesucht hatte, probierte er es noch mal am Ende des Bergauf-Sprints. Diesmal war das Manöver sauberer. Aber auch hier monierte die Rennleitung ein Anlehnen und verlangte die vorherige Reihenfolge. Ihr Argument: Man habe mit den Piloten vereinbart, dass am Ein- und Ausgang Platz gelassen werden soll. Mittendrin sei Kontakt okay.

Zwei einkassierte Strafen

Preining probierte es anschließend wieder im Infield, bis er in Runde 31 noch mal sein Glück in Kurve 3 suchte. Das Resultat war dasselbe: Er ging vorbei. Diesmal sprach Renndirektor Scot Elkins jedoch eine 10-Sekunden-Strafe aus. Der fünfte Rang war dahin.

An der Spitze rollte Cassidy kontrolliert seinem zweiten Sieg in Folge entgegen. Er freute sich: „Die DTM ist eine komplexe Serie, in der vieles richtig laufen muss. An den letzten beiden Wochenenden hatte ich das Glück, dass mein Auto großartig war." René Rast und Mirko Bortolotti flogen schlussendlich in unveränderter Ordnung ins Ziel. War

> „Nach dem Rennen war ich mit meiner Entscheidung nicht zu 100 Prozent zufrieden. Deswegen habe ich die Kommissare um eine Kontrolle gebeten."
>
> Scot Elkins, Renndirektor

Bortolottis Taktik also gescheitert? Nicht ganz. Er war zwar am Ende der Schnellste, der Stopp ging jedoch vorher in die Hose.

Der wie eingangs zitiert extrem enttäuschte Preining konnte am Ende doch noch einen ruhigen Heimatabend verbringen: Die Kommissare kassierten die Strafe wieder ein. „Bedanken" konnte sich der Porsche-Pilot ausgerechnet beim von ihm angezählten Scot Elkins. Dieser gestand: „Nach dem Rennen war ich mit meiner Entscheidung nicht zu 100 Prozent zufrieden. Deswegen habe ich die Kommissare um eine Kontrolle gebeten." Eine weitere Untersuchung ergab, dass eine Geschwindigkeitsübertretung von Auer in der Box ein GPS-Fehler war. Auch er bekam zehn Sekunden und wichtige Wertungspunkte zurück.



Nach der geerbten Pole war Nick Cassidy am Samstag nicht zu stoppen



Sheldon van der Linde reiste trotz Horror-Wochenende als Führender ab

Trügerische Mischung

Der Sonntag begann ebenfalls mit viel Gesprächsstoff. Zum einen war Sheldon van der Lindes zweites Rennen mit einer Neun-Platz-Strafe (!) wegen Track Limits am Vortag vorbei, bevor es richtig begann. Trotzdem reist er als Führender nach Hockenheim. Zum anderen musste das Qualifying dreimal mit roter Flagge gestoppt werden. Im Nachgang fand sich mit Maro Engel (GruppeM-Mercedes) nur ein Fahrer, der die nassen Bedingungen für okay hielt. Dass er auf der Pole stand, könnte eine gewisse Rolle gespielt haben. Strafenbereinigt komplettierte das AF-Corse-Duo Nick Cassidy und Felipe Fraga die Top 3. Der spätere Sieger Preining haderte wieder mit der Quali und ging auf P7 ins Rennen.

Kurz vor dem Start zog der Regen wieder an, was die Ergänzung einer zweiten Einführungsrunde rechtfertigte. Obwohl die Bedingungen nicht viel besser als am Morgen waren, zeigte sich die hohe Qualität im diesjährigen Feld: Die Startphase lief ohne neutralisierungswürdige Zwischenfälle ab – wie auch das restliche Rennen. Dementsprechend lag die volle Konzentration auf der Strategie. Während zu Beginn jeglicher Gedanke an Slicks wie ein Bergfiebertraum wirkte, sorgte eine plötzlich abtrocknende Bahn ab der Halbzeit für Kopfzerbrechen. Vor allem Preining, der sich diesmal „nur" mit einer Verwarnung nach vorne gearbeitet hatte, war sich sehr unsicher. Der Österreicher, der am Ende der 16. Runde die Führung übernahm, wurde von seinem Team auf Regenreifen gesetzt.

Was zunächst wie ein Fehler wirkte, ging ohne Probleme auf. Preining krönte eine dominante Fahrt mit dem zweiten Karrieresieg. Luca Stolz (HRT-Mercedes) sprang dank eines frühen Stopps auf neuen Regenreifen neun Plätze nach oben auf die zweite Stufe des Podiums. Der beste Slick-Glücksspieler war Maro Engel auf Rang 3. Er entging knapp einer Strafe, nachdem er im Zuge einer furiosen Aufholjagd durch die erste Feldhälfte den SSR-Porsche-Fahrer Laurens Vanthoor gedreht hatte. Die Untersuchung ergab, dass die unterschiedlichen Linien am Scheitelpunkt es zu einem Rennunfall gemacht hätten. Alles klar, Herr Kommissar? ■

NACHRICHTEN

ERST FEUER, DANN SIEG

Auch am vergangenen Wochenende gehörte der Ford Zakspeed Capri Turbo von Peter Mücke serienübergreifend zu den großen Publikumslieblingen. Doch fast wären seine treuen Fans ohne Fahreindrücke wieder nach Hause gereist: Ein Brand im Training am Freitag gefährdete den Renneinsatz im DTM Classic DRM Cup. Doch die für ihre Renn-Oldtimer-Liebe bekannte Familie Mücke setzte alle Hebel in Bewegung: Peter Mücke fuhr selbst 500 Kilometer, um die nötigen Ersatzteile zu besorgen. „Aufgeben gibt es nicht", erklärte der 75-Jährige, dessen Einsatz mit dem Sieg am Samstag belohnt wurde.

KALENDER-VERZÖGERUNG

Der Rekordkalender der Formel 1 (siehe Seite 9) stellt auch die DTM vor Herausforderungen. Da man bei der Planung auf die großen 24-Stunden-Rennen Rücksicht nimmt, ist man direkt von der Verschiebung des Klassikers in Spa betroffen, die von der Königsklasse ausgelöst wurde. Die angepeilte Veröffentlichung im September wackelt deswegen.

ELECTRIC-SOUNDCHECK

In Spielberg präsentierten die DTM und ihr Partner Schaeffler einen ersten Klang-Vorschlag für die ab 2024 geplante DTM Electric. Über Schwingungen der Karosserie erzeugte das fahrende Demo-Auto einen tiefen Sound.

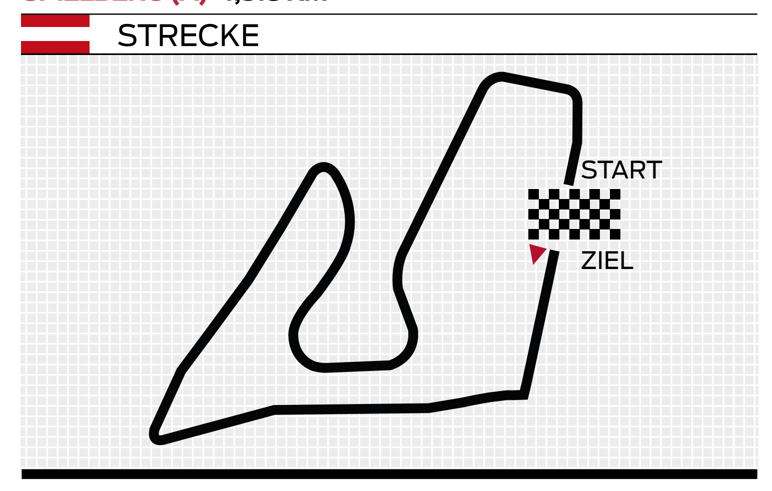
DTM TROPHY: HEINEMANN MIT VORENTSCHEIDUNG

Tim Heinemann (Toyota/Ring Racing) reist mit 50 Punkten Vorsprung nach Hockenheim. Der erste Trophy-Meister der Geschichte hielt mit einem zwölften Platz am Samstag die Hoffnungen des siegreichen Rivalen Colin Caresani (BMW/Project 1) vorerst am Leben. Selbiger fiel am Sonntag dann aus. Rodrigo Dias Almeida (Mercedes/Mücke) feierte vor Heinemann seinen ersten Trophy-Triumph.

DTM-2022-RESULTATE

SPIELBERG (A) 4,318 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	René Rast	1.27,698 min*
2.	Nick Cassidy	+ 0,102 s
3.	Nico Müller	+ 0,261 s
4.	Ricardo Feller	+ 0,320 s
5.	Felipe Fraga	+ 0,358 s
6.	Mirko Bortolotti	+ 0,360 s
7.	Arjun Maini	+ 0,477 s*
8.	Lucas Auer	+ 0,541 s
9.	Maximilian Götz	+ 0,567 s
10.	Maro Engel	+ 0,592 s
11.	Luca Stolz	+ 0,665 s
12.	Leon Köhler	+ 0,687 s
13.	Thomas Preining	+ 0,695 s
14.	Kelvin van der Linde	+ 0,724 s
15.	Rolf Ineichen	+ 0,736 s

* + 3 Startplätze (Strafe aus Spa)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Maro Engel	1.40,776 min
2.	Maximilian Götz	+ 0,230 s*
3.	Nick Cassidy	+ 0,974 s
4.	Felipe Fraga	+ 1,009 s
5.	Philipp Eng	+ 1,048 s
6.	Sheldon van der Linde	+ 1,109 s**
7.	Arjun Maini	+ 1,259 s
8.	Thomas Preining	+ 1,391 s
9.	David Schumacher	+ 1,430 s
10.	René Rast	+ 1,586 s
11.	Leon Köhler	+ 1,587 s*
12.	Ricardo Feller	+ 1,690 s
13.	Luca Stolz	+ 1,745 s
14.	Lucas Auer	+ 1,881 s
15.	Nico Müller	+ 1,934 s

* + 3 Startplätze (Track Limits am Samstag)
** + 9 Startplätze (Track Limits am Samstag)

ERGEBNIS RENNEN 1

Spielberg (A): 24.09.2022; 13. von 16 Läufen;
38 Runden à 4,318 km = 164,084 km
27 Autos gestartet, 21 gewertet; Wetter: 18 Grad, wolkig/trocken
Pole-Position:
#33 René Rast, Audi R8 LMS, 1.27,698 min = 177,3 km/h (+ 3 Startplätze)
Schnellste Runde:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.29,354 min = 174 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Nick Cassidy (NZ)	Ferrari/AF Corse	57.42,987 min	25 +2*
2.	René Rast (D)	Audi/Team Abt	+ 2,573 s	18 +3*
3.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 5,917 s	15 +1*
4.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 6,465 s	12
5.	Thomas Preining (A)	Porsche/Bernhard	+ 7,167 s	10
6.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 8,700 s	8 +1*
7.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 12,831 s	6
8.	Kelvin v. d. Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 11,946 s**	4
9.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 15,626 s	2
10.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 16,107 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 der Qualifikation (3-2-1) und schnellste Rennrunde (1); ** Platztausch mit Engel

ERGEBNIS RENNEN 2

Spielberg (A): 25.09.2022; 14. von 16 Läufen;
35 Runden à 4,318 km = 151,13 km
26 Autos gestartet, 24 gewertet; Wetter: 12 Grad, regnerisch
Pole-Position:
#88 Maro Engel, Mercedes-AMG GT3, 1.40,776 min = 154,3 km/h
Schnellste Runde:
#22 Lucas Auer, Mercedes-AMG GT3, 1.32,407 min = 168,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Thomas Preining (A)	Porsche/Bernhard	58.02,943 min	25
2.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 4,640 s	18
3.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 10,505 s	15 + 3*
4.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/HRT	+ 16,373 s	12
5.	Philipp Eng (A)	BMW/Schubert	+ 16,481 s	10
6.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 19,107 s	8 + 1*
7.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 21,003 s	6
8.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 23,051 s	4
9.	Dennis Olsen (N)	Porsche/SSR	+ 23,543 s	2
10.	René Rast (D)	Audi/Team Abt	+ 23,839 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

STAND FAHRER

1.	S. van der Linde	130 Punkte
2.	Auer	119
3.	Rast	118
4.	Preining	116
5.	Bortolotti	114
6.	Stolz	102
7.	Müller	93
8.	Olsen	89
9.	K. van der Linde	80
10.	Götz	74
11.	Engel	65
12.	Cassidy	64
13.	Feller	63

STAND TEAMS

1.	Schubert Motorsport	185 Punkte
2.	ABT Sportsline	142
3.	AF Corse	129
4.	Merc.-AMG HRT	124
5.	SSR Performance	119

STAND HERSTELLER

1.	Mercedes-AMG	372 Punkte
2.	Audi	371
3.	BMW	242
4.	Porsche	234
5.	Ferrari	129
6.	Lamborghini	120



DTM

In der Herstellerwertung liefern sich Mercedes und Audi ein enges Titel-Duell

DREI FRAGEN AN THOMAS PREINING



AM SAMSTAG KRITISIERTEN SIE, DASS DIE REGELN DEM RACING SCHADEN. DEUTET DAS ZURÜCKNEHMEN DER STRAFE AUF EINE BESSERUNG HIN?
Ich hoffe es! Egal ob in der DTM oder in anderen Serien: Es ist immer wichtig, dass Entertainment geboten wird und dass die Zuschauer die Rennen gerne ansehen. Wenn man alles durchreguliert und die Fahrer somit nichts mehr machen dürfen, wird es fad. Bei der Entscheidung der Kommissare ist also alles richtig gelaufen.

FÜR DAS FINALE IN HOCKENHEIM KÜNDIGTEN SIE BEREITS DIE NÄCHSTE SHOW AN. SIND SIE DANK DER ERFOLGE ENDGÜLTIG IN DER DTM ANGEKOMMEN?
Ich wusste im Winter schon, was ich leisten kann. Von daher sind die letzten Ergebnisse für mich keine Überraschung. Ich freue mich natürlich, dass die Arbeit Früchte trägt und es so gut läuft. Alle, die mich kennen, wissen, welche Art von Fahrer ich bin und dass ich gerne mal ein gewisses Risiko eingehen.

TIMO BERNHARD WÜRDE 2023 GERNE ZWEI AUTOS AN DEN START BRINGEN. SITZEN SIE IN EINEM DAVON?
Aktuell habe ich noch nicht mal einen neuen Vertrag mit Porsche. Wir sind schon länger in den Gesprächen, und ich gehe davon aus, dass ich auch das nächste Jahr in einem Porsche sitzen werde.

Kurz vor dem Ziel



Franco Girolami siegte mit seinem Audi am Sonntag in Monza und hat in der Meisterschaft 89 Punkte Vorsprung

TCR

John Filippi(Cupra) holte sich im Regen von Monza am Samstag den ersten Saisonsieg. Am Sonntag gewann Franco Girolami (Audi) und steht damit kurz vor dem Titelgewinn.

Von: **Joel Lischka**

Franco Girolami hatte in Monza die Chance, erstmals Meister der TCR Europe zu werden. Im nassen Qualifying schnappte sich John Filippi seine erste Pole-Position seit 2020. Für die größte Überraschung sorgte aber nicht der Franzose in seinem Cupra, sondern Michelle Halder. Die 23-Jährige stellte ihren Honda Civic auf Startplatz 4. Tabellenführer Franco Girolami startete lediglich von Rang 7. Josh Files als sein erster Verfolger in der Gesamtwertung kam nicht über den 12. Startplatz hinaus.

Für das erste Rennen am Samstag mussten die Fahrer ebenfalls mit Regen im Königlichen Park zurechtkommen. Der ebenfalls aus Reihe 1 gestartete Nicola Baldan (Hyundai) kämpfte Pole-Mann Filippi über mehrere Kurven nieder und setzte sich vor der zweiten Schikane an die Spitze. Dahinter konnte Michelle Halder ihre gute Ausgangsposition nicht nutzen. Am Ende der ersten Runde lag sie auf Platz 11. Ganz im Gegensatz zu ihrem Bruder und Teamkollegen Mike Halder: Lediglich von Rang 14 gestartet, katapultierte sich der Honda-Pilot in einer fulminanten Startrunde auf den 7. Platz. Während Mike durch das Feld pflügte, war für Schwester Michelle in Runde 3 Schluss. Sie verlor die Kontrolle über ihren Civic in der letzten Kurve und löste damit eine Safety-Car-Phase aus. Zwei volle Runden blieb das Sicherheitsfahrzeug auf der Strecke, deshalb wurde das Rennen um zwei Umläufe von zehn auf zwölf Rennrunden verlängert.

Zwar entschied Baldan den Restart für sich, musste Filippi aber ausgangs der Parabolica ziehen lassen. In der Zwischenzeit hatte Girolami Jack Young (Honda) in der ersten Schikane umgedreht. Filippi fuhr an der Spitze zu seinem ersten Saisonsieg. Zweiter wurde Jáchym Galáš. Mike Halders Aufholjagd endete auf Platz 3, Baldan wurde am Ende Vierter vor Josh Files.

> **!** Franco Girolami hat 89 Punkte Vorsprung auf seinen ersten Verfolger Josh Files. Bei noch 96 zu vergebenden Punkten ist der Titelgewinn des Argentiniers nur noch Formsache.

Girolami siegt am Sonntag

Für den zweiten Lauf startete unter trockenen Bedingungen Klim Gavrilov (Cupra) von der Pole-Position. Girolami zeigte sich besser aufgelegt als am Vortag und übernahm am Ende der ersten Runde die Spitze. Nachdem Isidro Callejas seinen Cupra in der ersten Schikane nach Kollision abstellen musste, kam erneut das Safety Car auf die Strecke. Wie am Samstag wurde das Rennen um zwei Runden verlängert. Den Restart gewann Girolami, der seine Führung bis zum Schluss behielt. Das Podium komplettierten Gavrilov und Sergio López (Cupra).

Dahinter sorgte Jack Young für die Aufholjagd des Tages. Von Platz 20 startend fuhr der Honda-Pilot auf Rang 7. Trotz des Sieges im zweiten Rennen konnte Girolami in Italien nicht den Titel einfahren. Mit 89 Punkten Vorsprung auf den Zweitplatzierten Josh Files hat der Argentinier aber mehr als eineinhalb Hände an der Trophäe. Beim Saisonfinale in Barcelona sind nur noch 96 Punkte zu vergeben. Die Meisterfeier dürfte sich nur um drei Wochen verschoben haben. ■

ERGEBNIS, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Filippi/Cupra	12 Runden
2.	Galáš/Hyundai	+ 0,637 s
3.	Mike Halder/Honda	+ 1,722 s
4.	Baldan/Hyundai	+ 2,860 s
5.	Files/Hyundai	+ 3,585 s
6.	Butti/Audi	+ 4,615 s
7.	Oriola/Hyundai	+ 6,150 s
8.	Callejas/Cupra	+ 6,552 s
9.	Gavrilov/Cupra	+ 7,794 s
10.	Jelmini/Hyundai	+ 8,990 s

ERGEBNIS, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	F. Girolami/Audi	12 Runden
2.	Gavrilov/Cupra	+ 0,326 s
3.	López/Cupra	+ 3,972 s
4.	Baldan/Hyundai	+ 6,124 s
5.	Imberti/Hyundai	+ 7,468 s
6.	Fernández/Audi	+ 7,509 s
7.	Jack Young/Honda	+ 7,736 s
8.	Coronel/Audi	+ 11,747 s
9.	Files/Hyundai	+ 13,005 s
10.	Oriola/Hyundai	+ 13,441 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Franco Girolami (RA)	354
2.	Josh Files (GB)	265
3.	Klim Gavrilov (RUS)	249
4.	Tom Coronel (NL)	234
5.	Isidro Callejas (E)	223
6.	Nicola Baldan (I)	212
7.	John Filippi (F)	193
8.	Jáchym Galáš (CZ)	192
9.	Mike Halder (D)	189
10.	Pepe Oriola (E)	170



Erster Elektro-Weltcup-Meister: Adrien Tambay holte sich die ETCR-Krone

FIA ETCR

Cupra räumt groß ab

Ein Doppelsieg in der Wochenendwertung und die Plätze eins bis drei in der Meisterschaft bedeuteten ein perfektes ETCR-Finale aus Cupra-Sicht. Am Sachsenring fuhr Adrien Tambay zum Titel.

Von: **Michael Bräutigam**

Rechnerisch hatten sogar noch vier Fahrer Titelchancen. Neben Tabellenführer Tambay und seinem Teamchef, Titelverteidiger Mattias Ekström, mussten Maxime Martin (Alfa Romeo) und Mikel Azcona (Hyundai) aber schon auf viel Pech bei den Cupra-Piloten hoffen. Für beide war schon nach dem Qualifying der Zug fast abgefahren: Azconas Auto war bei der Nachuntersuchung fünf Millimeter (!) zu breit, weshalb ihm alle Punkte gestrichen wurden. Tambay holte dabei in seinem Pool die Pole-Position und war bei noch 85 zu vergebenden Punkten derer 82 vor Azcona. Martin fuhr in seinem Pool auf P4 und lag damit sogar 84 Punkte zurück. De facto ging es also nur noch zwischen Tambay und Ekström um den Titel.

Im bisherigen Saisonverlauf teilten sich die beiden Kontrahenten jeweils ein Auto. Fürs Finale teilte man sich auf, weshalb man erstmals auch im gleichen Pool hätte landen können. Doch die Losfee sorgte dafür, dass beide wieder getrennt fuhren. Was auch bedeutete, dass „Eki" nicht mehr aus eigener Kraft Meister werden konnte.

Erster Sieg für Blomqvist

Doch die 14 Punkte Rückstand, die der zweifache DTM-Champion im Gepäck hatte, wurden nicht kleiner, sondern größer. Während Tambay seinen Pool dominierte, holte Ekström in Quali, Viertel- sowie Halbfinale nur zweite Plätze. In seinem Superfinale musste er deshalb mindestens Zweiter werden, um im Falle eines Ausfalls von Tambay in dessen Superfinale noch den Titel zu holen. Auch das misslang jedoch, mit einem denkbar knappen dritten Platz im Fotofinish lag er schon vor Tambays letztem Auftritt sieben Punkte zurück.

Der letzte Lauf der Saison wurde also zur Kür von Tambay, der auch sein Superfinale gewann und noch mal 40 Punkte holte. Trotz seines perfekten Wochenendes mit 100 Punkten wurde er jedoch nicht der „King of the Weekend". Weil Markenkollege Tom Blomqvist, mit dem er sich das Auto teilte, seinen Pool ebenfalls souverän gewann, im Qualifying jedoch die minimal schnellere Zeit hatte, wurde der Brite zum Event-Sieger gekürt. Damit schaffte er noch den Sprung auf den dritten Tabellenrang.

Nur Norbert Michelisz (Hyundai) „crashte" die perfekte Cupra-Party, weil er den dritten Platz in der Wochenendwertung belegte, womit Cupra zumindest dieses Podium nicht komplett für sich beanspruchte. Der Ungar verhalf mit seinem Endspurt dem koreanischen Arbeitgeber knapp zu Platz 2 in der Herstellerwertung. An Cupra führte aber auch dort kein Weg vorbei. ■



Cupra dominant: Die Konkurrenz fuhr den Spaniern beim Finale hinterher

FIA ETCR

SUPERFINALE „FAST"

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Blomqvist/Cupra	6 Runden
2.	Martin/Alfa Romeo	+ 1,327 s
3.	Ekström/Cupra	+ 1,332 s
4.	Venturini/Alfa Rom.	+ 2,163 s
5.	Vernay/Hyundai	+ 5,012 s
6.	Catsburg/Hyundai	+ 15,059 s

SUPERFINALE „FURIOUS"

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Tambay/Cupra	6 Runden
2.	Michelisz/Hyundai	+ 0,468 s
3.	Filippi/Alfa Romeo	+ 0,680 s
4.	Spengler/Alfa Rom.	+ 4,676 s
5.	Azcona/Hyundai	+ 5,521 s
6.	Gené/Cupra	+ 6,924 s

ENDSTAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Adrien Tambay (F)	535
2.	Mattias Ekström (S)	488
3.	Tom Blomqvist (GB)	434
4.	Maxime Martin (B)	421
5.	Mikel Azcona (E)	408
6.	Bruno Spengler (CDN)	306
7.	Norbert Michelisz (H)	293
8.	Jean-Karl Vernay (F)	254
9.	Jordi Gené (E)	223
10.	Giovanni Venturini (I)	214
11.	Nicky Catsburg (NL)	188
12.	Luca Filippi (I)	181
13.	Kevin Ceccon (I)	72



Mit nächstem Doppelsieg zum Titel: Andersen dominierte am Sachsenring

Andersen Meister

Martin Andersen (Honda) sicherte sich mit einem Doppelsieg am Sachsenring vorzeitig die Meisterschaft. Jessica Bäckman wechselte Team und Auto.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem unglücklichen Rennende am Lausitzring und der Trennung von ROJA Motorsport war lange nicht klar, ob die Schwedin als erste Verfolgerin von Andersen überhaupt weiterhin in der TCR Germany starten würde. Erst auf den letzten Drücker wurde bekannt, dass sie beim Comtoyou-Team angeheuert hat. Die belgische Truppe schickte dann auch gleich einen Großteil der WTCR-Belegschaft samt Teamchef François Verbist an den Sachsenring, um die Titelchancen möglichst intakt zu halten.

Für Bäckman ging es darum, sich möglichst schnell auf den Audi RS 3 LMS einzustellen. Den kennt nicht nur das Team, sondern auch ihr Bruder Andreas bestens, der in der STCC aktuell Tabellenzweiter ist. Das Coaching sorgte dafür, dass Bäckman trotz der eigentlich Audi-unfreundlichen Strecke im Vorderfeld mitfuhr. Doch an Engstler-Pilot Andersen kam an diesem Wochenende niemand vorbei.

Der Däne reiste mit 71 Punkten Vorsprung nach Sachsen und hätte diesen Vorsprung nur halten müssen, um bereits vor dem Finale am Hockenheimring als Meister festzustehen. Stattdessen nutzte er die neben Oschersleben einzige wirkliche Honda-Strecke für seine bisher dominanteste Show.

Erstes Maurer-Podest

In den freien Trainings legte er ebenso die Bestzeiten hin wie in den beiden Qualifyings, wo er sich mit vier bzw. sechs Zehnteln Vorsprung die Pole-Positions für die Rennen sicherte. Bäckman verlor mit P2 und P3 weitere sechs Punkte im Titelduell.

Die Schere ging im ersten Rennen noch weiter auf. Andersen, der seit einigen Rennen auch die Starts perfekt hinbekommt, behielt zu Beginn die Spitze und setzte sich kontinuierlich ab. Bäckman musste sich dagegen nach einem Rutscher auf P5 einsortieren. Glück im Unglück: Weil die Junior-Fahrer Szymon Ladniak (Honda) und René Kircher (Hyundai) sich beim engen Kampf um P2 ins Gehege kamen, sprang sie noch aufs Podest. Derweil holte Niels Langeveld, der den verhinderten Vincent Radermecker im Maurer-Holden ersetzte, einen bärenstarken zweiten Platz und bescherte dem Maurer-Team den ersten TCR-Podestplatz.

> „Die letzten drei Runden wurden echt lang. Der Titel bedeutet mir viel, das ist ein wichtiger Schritt für meine Karriere.“
>
> Martin Andersen

Trotz der nun 86 Punkte zwischen Andersen und Bäckman dachte der Däne auch am Sonntag nicht ans Nachlassen. Seine Rivalin hielt diesmal zwar souverän P2, doch Andersen hatte immer eine Antwort, wenn sie Druck machte. „Die letzten drei Runden wurden echt lang, ich habe jede Bodenwelle gespürt. Der Titel bedeutet mir viel, das ist ein wichtiger Schritt für meine Karriere“, freute sich Andersen.

Auch in der Team- sowie Trophy-Wertung gab es schon die Titelentscheidung. Bei den Teams ist die Engstler-Mannschaft nun nicht mehr einzuholen. Die Trophy-Wertung geht – trotz eines schweren Crashs samt Rennabbruch am Samstag – wie im Vorjahr an Roland Hertner (Honda). Offen ist nur noch die Junior-Wertung, auch hier ist in Person von Ladniak ein Engstler-Fahrer aber so gut wie durch. ■

SACHSENRING, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Andersen/Honda	18 Runden
2.	Langeveld/Holden	+ 12,432 s
3.	Bäckman/Audi	+ 13,589 s
4.	Kircher/Hyundai	+ 17,769 s
5.	Karklys/Hyundai	+ 23,135 s
6.	Ladniak/Honda	+ 23,773 s
7.	Jahr/Hyundai	+ 28,769 s
8.	Rölleke/Hyundai	+ 29,163s
9.	Hertner/Honda	+ 31,455 s
10.	Sing/Hyundai	+ 32,410 s

SACHSENRING, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Andersen/Honda	22 Runden
2.	Bäckman/Audi	+ 1,912 s
3.	Karklys/Hyundai	+ 5,098 s
4.	Langeveld/Holden	+ 5,927 s
5.	Kircher/Hyundai	+ 6,580 s
6.	Gruhn/Audi	+ 25,478 s
7.	Ladniak/Honda	+ 27,269 s
8.	Sing/Hyundai	+ 29,875 s
9.	Jordan/Hyundai	+ 35,343 s
10.	Jahr/Hyundai	+ 46,371 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Martin Andersen (DK)	372
2.	Jessica Bäckman (S)	281
3.	Szymon Ladniak (PL)	243
4.	Jonas Karklys (LT)	215
5.	René Kircher (D)	185
6.	Robin Jahr (D)	136
7.	Roland Hertner (D)	109
8.	Max F. Gruhn (D)	100
9.	Vincent Radermecker (B)	97
10.	Patrick Sing (D)	96

BTCC

Enges Titelrennen

Beim vorletzten Saisonevent in Silverstone kristallisierten sich die Titelfavoriten heraus. Trotz einer Toyota-Show fahren realistisch gesehen nur noch drei Fahrer um die Krone.

Von: **Michael Bräutigam**



BTCC

Rory Butcher gab in Silverstone den Ton an und holte den ersten Saisonsieg

Der Meister der letzten beiden Jahre geht auch als Tabellenführer ins diesjährige Finale. Ash Sutton (Ford) holte mit den Plätzen 6, 4 und 2 drei gute Ergebnisse und hat nun mit 345 Punkten die Spitze übernommen. Mit im Titelrennen sind auch BMW-Pilot Jake Hill (340 Punkte) – in Silverstone P2, P1 und P4 – sowie Hyundai-Fahrer Tom Ingram (338), der am Wochenende zweimal P5 sowie einen Sieg verbuchen konnte.

Nur noch Außenseiterchancen hat dagegen Rekordmeister Colin Turkington, der sich nach einem rabenschwarzen Wochenende wohl aus dem Kreis der Anwärter verabschiedet hat. Einem Ausfall nach Kollision im ersten Lauf folgten für den Ex-Tabellenführer ein 13. sowie ein 12. Platz. Bei nun 318 Punkten müsste allen drei Konkurrenten gröberes Unheil widerfahren. Aber: Pro Wochenende sind maximal 67 Punkte möglich und BMW ist in Brands Hatch immer eine Macht, deshalb sollte man auch den Nordiren nicht komplett abschreiben.

Neben Hill war in Silverstone Rory Butcher (Toyota) der große Gewinner. Er holte sich die Pole, einen Sieg im ersten Lauf sowie P2 und P3 in den weiteren Rennen. Damit schiebt er sich auf den fünften Tabellenrang, seine große Show kam jedoch zu spät für einen Angriff auf den Titel. Mit 273 Punkten kann er nur noch „Best of the Rest" werden. ■

NACHRICHTEN

NASCAR XFINITY: NOCH EIN SIEG FÜR GRAGSON

Noah Gragson (JR Motorsports/Chevrolet) setzt seinen Lauf fort: Beim Playoff-Auftakt in Texas holte er seinen vierten Sieg in Folge und hat damit schon das Ticket für die nächste Playoff-Runde gelöst. Mit dem fünften Sieg in Folge würde er den Rekord brechen.

SUPERCARS: DAS FELD FÜR BATHURST STEHT

Ende kommender Woche steht mit dem 1000-km-Rennen das Saisonhighlight der Supercars bevor. Seit letzter Woche ist das Feld komplett: Ex-Porsche-Junior Jaxon Evans wurde als letzter Co-Driver bestätigt, er teilt sich das Auto mit BJR-Pilot Jack Smith. Weitere bekannte „Gäste" am Mount Panorama sind zum Beispiel Matt Campbell, Richie Stanaway oder die Ex-Stammfahrer Jamie Whincup, Fabian Coulthard und Craig Lowndes.

NASCAR

Reddick holt ersten Oval-Erfolg

Tyler Reddick (Chevrolet) feierte in Texas seinen ersten Cup-Sieg abseits von Road Courses. Er entkam dem Chaos, das einige Titelaspiranten betraf.

Von: **Michael Bräutigam**

Selten war ein Cup-Lauf in Texas unterhaltsamer als am vergangenen Sonntag. Lauter Reifenschäden, Dreher und sogar eine rote Flagge sorgten für einen ziemlich zerfahrenen Verlauf des 500-Meilen-Rennens. 16 Gelbphasen waren ebenso neuer Rekord wie 36 Führungswechsel. Delikat wurde es, als kurz nach Beendigung der zweiten Stage Regen einsetzte und das Rennen zunächst für fast eine Stunde unterbrochen werden musste.

Von den Playoff-Fahrern waren am meisten Chase Elliott (Chevrolet), sein Hendrick-Teamkollege Alex Bowman sowie Christopher Bell (Toyota) gebeutelt. Nach Reifenschäden samt Mauer-Einschlägen mussten Elliott und Bell vorzeitig aufgeben, Bowman schleppte sich mit einigen Runden Rückstand auf P29 ins Ziel. Neben Elliott crashten auch Kevin Harvick (Ford) und Martin Truex Jr. (Toyota) in Führung liegend.

Sieg nach Playoff-Aus

Nach der Regenpause und dem Hereinbrechen der Dunkelheit zeigte sich die Strecke stark verändert, das Geschehen aber nicht weniger unterhaltsam. Da war das Ende mit einem Green-Flag-Run über die letzten 24 Runden so fast nicht zu erwarten.

Fürs Finale hatte Childress-Fahrer Reddick die Führung übernommen und hielt dem Druck von Penske-Ford-Pilot Logano stand. Nachdem er bereits auf der Road America und in Indianapolis siegen konnte, ist sein dritter Cup-Erfolg der erste auf einem Ovalkurs. Dieser Triumph kommt jedoch ein Rennen zu spät: Er zählte zu den vier Fahrern, die in Bristol aus den Playoffs eliminiert wurden. ■



NASCAR

Oval-Siegpremiere: Tyler Reddick gewann das 500-Meilen-Rennen in Texas

NASCAR CUP SERIES

Fort Worth/Texas (USA)
30. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Chase Briscoe (USA)	Ford
6.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
7.	William Byron (USA)	Chevrolet
8.	Brad Keselowski (USA)	Ford
9.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
10.	Denny Hamlin (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 30 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	3071 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	3059
3.	Byron (Chevrolet)	3058
4.	Larson (Chevrolet)	3057
5.	Blaney (Ford)	3056
6.	Hamlin (Toyota)	3049
7.	Suárez (Chevrolet)	3045
8.	Elliott (Chevrolet)	3045
9.	Briscoe (Ford)	3041
10.	Cindric (Ford)	3034

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

30 € TankBON-Gutschein

Bezahlen Sie einfach mit dem TankBON.
- Mit diesem Tankgutschein tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partnertankstellen in ganz Deutschland

Ohne Zuzahlung

1340

76-tlg.

BLACK&DECKER Autowerkzeug

- 76-teiliges Schraubwerkzeugset
- mit gängigen Handwerkzeugen
- Schrauber-Bit und Stecknüssen
- mit handlichem Rollpack

Zuzahlung: 1,– €*

1467

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstraße 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff DSGVO geschützt sind. Sie haben Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Berarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand.





Allein voraus: Jack Miller fand eine perfekte Abstimmung für die Werks-Ducati und fuhr in einer eigenen Liga

Magic Jack

Ducati-Werkspilot Jack Miller fuhr in Motegi das Rennen seines Lebens und distanzierte das Feld nach Belieben. Dafür stürzte sein Teamkollege Francesco Bagnaia in der letzten Runde beim Versuch, Fabio Quartararo zu überholen.

Von: **Imre Paulovits**

Überschäumende Freude und schieres Entsetzen tauchten die Ducati-Box in ein Wechselbad der Gefühle. Während Jack Miller mit einem stehenden Wheelie weit vor dem restlichen Feld über die Ziellinie fuhr, stampfte Francesco Bagnaia wenige hundert Meter weiter verstaubt aus dem Kiesbett. Er hatte in Turn 3 nach einem zähen Rennen versucht, seinen WM-Kontrahenten Fabio Quartararo zu überholen. Doch dabei rutschte ihm das Vorderrad weg. Der erste MotoGP-Titel eines Ducati-Piloten 15 Jahre nach dem von Casey Stoner ist wieder weiter außer Reichweite gerückt.

Sturm und Drang

Drei Jahre war es her, dass der Grand-Prix-Tross letztmals in Japan war. Man spürte förmlich, wie alles um die gewaltige Anlage in den von dichtem Grün bewachsenen Bergen der Präfektur Tochigi nach der Motorrad-Weltmeisterschaft lechzte. Doch am Samstag fegte der Ausläufer eines Taifuns über die Gegend, der unvorstellbare Wassermassen auf die Strecke niederprasseln ließ, nur um die Landschaft am Sonntag in schönstes Sonnenlicht zu tauchen. So hatten es die Teams richtig schwer, ihren Fahrern für das Rennen das richtige Motorrad hinzustellen. Weil das Material wegen Transportflugzeugmangel durch den Ukraine-Krieg nur auf den letzten Drücker ankam, gab es am Freitag nur ein Training, daher wurde das Warm-up am Sonntagmorgen der alles entscheidende Indikator für die Trockenabstimmung.

Um diese zwanzig Minuten bestmöglich zu nutzen, ließ Ducati seine beiden Werkspiloten mit dem harten, die VR46- und die Pramac-Fahrer mit dem mittleren und die von Gresini mit dem weichen Hinterreifen ausrücken. Bei dem Luxus von acht Piloten hatten die Bologneser so das beste Versuchslabor. Michelin-Rennleiter Piero Taramasso meinte, dass man eigentlich mit den weicheren beiden Mischungen für das Rennen gerechnet hätte, bei den nun deutlich höheren Temperaturen der harte Hinterreifen aber auch funktionieren könnte. Man sah auch ein buntes Durcheinander von Hinterreifen in der Startaufstellung, und die, die auf den harten gesetzt hatten, zogen diesmal den Joker.

> „Ich weiß nicht, was mit meinem Motorrad los war. Ich hatte überhaupt keine Beschleunigung. Aber dass mir in der letzten Runde dieser Fehler unterlaufen ist, ist unverzeihlich.“
>
> Francesco Bagnaia

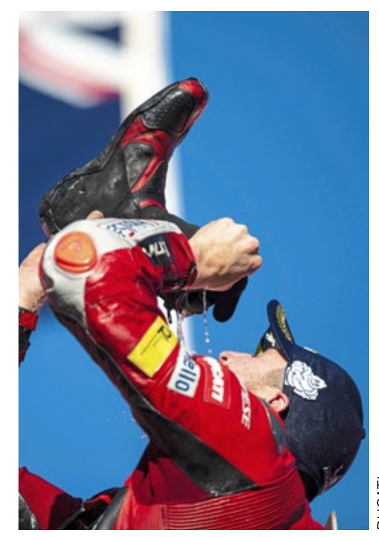
Bei dem sinflutartigen Regen, wegen dem zeitweise die Trainings unterbrochen werden mussten, war Marc Márquez der Schnellste. Der zurückgekehrte achtfache Weltmeister legte schon am Samstagvormittag die schnellste Zeit hin, am Nachmittag stellte er die Honda auf die Pole-Position – 1071 Tage, nachdem er ebenfalls in Motegi das letzte Mal auf dem ersten Startplatz gestanden hatte. Er löste damit eine gewaltige Erleichterung und Freude im Honda-Lager aus. „Marc war am Freitag mit dem mittleren Hinterreifen konstant schnell. Ich würde mein Geld auch beim Sieg auf ihn wetten“, meinte Fabio Quartararo. Dem entgegnete der achtfache Weltmeister: „Nur ich weiß, was sich in meinem Körper abspielt, und dazu bin ich noch nicht bereit.“

Dass die Ducatis unheimlich stark sein würden, war auf der Stop-and-Go-Strecke klar. Dass


DUCATI


MOTOGP

Fataler Fehler: Francesco Bagnaias Angriff auf Quartararo endete im Kies


DUCATI

Für Australien: Miller und der Shoey


MOTOGP

Beeindruckende Rückkehr: Marc Márquez (#93) gegen Miguel Oliveira (#88) und den Rest der Welt

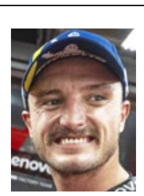
aber lange Zeit zwei KTMs mit an der Spitze herumkreisen würden, damit hatte niemand gerechnet. Es hätte für die Japaner aber noch schlimmer kommen können, hätte es am Start nicht noch ein Drama gegeben: An Aleix Espargarós Aprilia-ECU wurde versehentlich statt der Renn-Modi das Eco-Programm aufgespielt, er merkte es erst, als er in der Aufwärmrunde nur wie mit einem Fahrschulmotorrad vom Fleck kam. Er fuhr an die Box und wechselte auf das zweite Motorrad, doch an dem war statt des mittleren ein weicher Hinterreifen montiert, und er musste aus der Boxengasse dem Feld hinterherhetzen.

Karten neu gemischt

Während Marc Márquez mit dem weichen Hinterreifen gleich nach hinten durchgereicht wurde, machten sich die hart bereiften KTMs und Jack Miller auf den Vormarsch. „Ich entschied mich für weich, um zumindest zu Beginn, wo ich noch Kraft habe, vorn angreifen zu können", gestand Márquez. „Mein Motorrad fühlte sich aber nie wirklich gut an." Und während Miller vorn dem Feld nach Belieben davonfuhr, kam die zweite Werks-Ducati von Francesco Bagnaia vom zwölften Startplatz nur zäh nach vorn. „Ich weiß nicht, was mit meinem Motorrad los war", ärgerte sich der Italiener. „Ich hatte überhaupt keine Beschleunigung." Als er dann in der letzten Runde endlich Fabio Quartararo, der auf dem achten Platz fuhr, eingeholt hatte und ihn überholen wollte, rutschte ihm das Vorderrad weg. „Das war ein unverzeihlicher Fehler, deshalb habe ich mich selbst sarkastisch beklatscht", erklärte Bagnaia.

Quartararo war froh, bei diesem Manöver nicht abgeräumt worden zu sein, fügte aber gleich hinzu: „Es gab keinen Moment in diesem Rennen, der mir Spaß gemacht hätte. Ich konnte hier nirgends überholen." Die schlechte Nachricht, nachdem er seinen WM-Vorsprung wieder auf 18 Punkte ausbauen konnte: In Buriram folgt schon am Wochenende eine Strecke, die der Yamaha noch weniger liegen sollte. ■

DREI FRAGEN AN JACK MILLER



LIEF FÜR SIE ALLES NACH PLAN?

Um ehrlich zu sein, lief es viel besser als nach Plan. Ich habe mich aber das ganze Wochenende sehr stark gefühlt. Nach dem Quali war ich etwas enttäuscht, denn ich hatte das Gefühl, dass ich im Regen einen besseren Job hätte machen können, aber vom siebten Startplatz war noch alles möglich. Ich kannte meine Pace von Freitag, und im Warm-up war ich in der Lage, mit dem harten Hinterreifen eine Reihe konstant schneller, tiefer 1.45er-Zeiten hinzulegen. Da war ich mir bereits sicher, dass dies der Rennreifen sein würde. Ich konnte die Gegner auch schnell überholen, und als ich einmal vorne war, konnte ich mein Tempo fahren. Das Bike hat sehr gut funktioniert.

WAR DIE REIFENWAHL SCHWIERIG?

Sie war es sicherlich. Vor allem als man sah, dass Quartararo und Aleix Espargaró den mittleren gewählt hatten. Ich bin am Freitag eine Renndistanz auf dem mittleren gefahren und hatte die Daten. Im Warm-up bin ich einen vorgeheizten harten gefahren, der fühlte sich gut an. Der Rennreifen war noch besser, und das Bike lief wie auf Schienen. Aber die letzten Runden musste ich auch so sehr sanft fahren.

WARUM KONNTEN SIE GERADE IN TURN 11 SO GUT ÜBERHOLEN?

Weil ich dort das Blockieren so gut managen konnte, dass ich es sogar zur Verzögerung einsetzen konnte. Es war wirklich ein tolles Gefühl, dieses Feuer in mir zu spüren und durch das Feld zu stechen.

Zwei KTM in Top 5


POLARITY PHOTO

Es hätte fast nicht besser laufen können für die Österreicher: Beide Werksfahrer in Q2, Binder in der ersten Startreihe und als Zweiter auf dem Podest, Oliveira Fünfter.

Von: **Imre Paulovits**

Die Änderungen, die bei dem Test in Misano ausgetüftelt wurden, hatten sich auch in Motegi bewährt. Brad Binder und Miguel Oliveira waren gleich am Freitag sowohl bei den Rundenzeiten als auch beim Topspeed bei den Schnellsten dabei, und da es am Samstag aus Kübeln schüttete, konnten sie sich dank der acht- und neuntschnellsten Freitagszeit direkt fürs Q2 qualifizieren. Miguel Oliveira zeigte dann, dass die RC16 auch im Regen funktioniert, und fuhr am Samstagvormittag die viertschnellste Zeit. Brad Binder hatte zunächst etwas Mühe, auf Tempo zu kommen. Doch als es zählte, holte der begnadete Südafrikaner den Hammer raus und fuhr zum Schluss des Qualifyings die drittschnellste Zeit heraus und stand damit erstmals in der ersten Startreihe. „Ich wusste, wie ich im Regen schneller fahren konnte, ich brauchte mehr Vertrauen für die Front, und das habe ich im Qualifying gefunden“, freute er sich. „Es wird mal etwas anderes sein, beim Start nicht immer die ganzen Reihen vor mir anzuschauen.“

Binder gewöhnte sich schnell an die neue Situation, er bog gleich als Erster in die erste Kurve ein. Miguel Oliveira machte ebenfalls schnell Plätze gut, und obwohl Jorge Martín und Jack Miller Binder bald von der Spitze verdrängten, fuhren hinter den beiden Ducati lange die beiden KTM vor dem japanischen Publikum und den Vorständen der einheimischen Hersteller. Beide hatten den harten Hinterreifen gewählt, und wie sich zeigte, war diese Wahl die richtige. Als der mittelharte bei Martín nachließ, arbeitete sich Binder wieder an ihn heran und ging vorbei. „Ich muss mich bei meinem Team bedanken, dass sie mir den harten Reifen empfahlen. In den letzten fünf Runden sah ich, dass Martín mehr Wheelspin hatte als ich, ich konnte unsere Stärke auf der Bremse nutzen und mich an ihm in Turn 1 vorbeischieben. Es war ein tolles Gefühl, und ich hoffe, dass nun noch mehr folgt.“ ■

KOMMENTAR

ES IST VOLLBRACHT

Ducati ist vorzeitig Hersteller-Weltmeister. Zum dritten Mal in Folge ist dies den Bolognesern nun gelungen. Denkt man an die Zeit vor zehn Jahren zurück, war die italienische Edelmarke das Sorgenkind der MotoGP. Ihre geschickten Strategen Paolo Ciabatti und Gigi Dall’Igna haben damals die Konzessionsregeln durchgedrückt und sich danach Jahr für Jahr gesteigert. Mit ihren Innovationen haben sie dabei das Gesicht der MotoGP geprägt wie keine andere Marke. Doch so langsam wird ihre Überlegenheit erdrückend, und mit ihr langsam auch die der anderen europäischen Hersteller. Der beste Pilot in Aragón auf einem japanischen Motorrad war Álex Rins auf dem neunten Platz. Aber die Japaner werden sich dies nicht gefallen lassen. Man darf gespannt sein auf ihren Wiederaufstieg in naher Zukunft.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

ENDE DES WARTENS

Wenn die Einreise nach Japan auch noch immer recht schwierig und die Corona-Regeln sehr streng sind, die Motorradszene wartete ausgehungert darauf, dass ihr Grand Prix endlich wieder stattfindet. Der MotoGP-Tross wurde schon ab dem Flughafen in Tokyo begrüßt, man versuchte unter Einhaltung aller Regeln, es für alle so erträglich wie möglich zu halten. Die Fans kamen wieder in Scharen, Motorräder der letzten vierzig Jahre im schönsten Zustand schmückten die Parkplätze in und um Motegi, und die bunten Fantasien, mit denen sich die Fans mit ihren Stars identifizieren, kamen noch mehr zur Geltung als je zuvor. Wenn diesmal auch keine Fahrerlagerkarten ausgegeben wurden, auf der breiten Geraden des Highspeed-Ovals und hinter der Haupttribüne war die gesamte japanische Motorradindustrie vertreten. Bis spät in die Nacht gab es auf der Event-Bühne Live-Shows, und wenn die Fahrer auftraten, wurden sie frenetisch gefeiert. Die Fans machten den Grand Prix zum Fest.

FEUER UNTERM DACH

Am Donnerstagabend brach in der Marc-VDS-Box ein Feuer aus. Ein Batterieladegerät zog Nässe und entzündete sich, und während das belgische Team bereits im Hotel war, waren in der benachbarten Suzuki-Box die Techniker noch vor Ort und schritten direkt ein. Sie löschten nicht nur das Feuer, sondern reinigten auch alles vom Löschschaum, räumten alles auf und bereiteten die Box für ihre Kollegen vor, als wäre es ihre eigene. Das rührige Werksteam wird nächstes Jahr nicht nur den Fans, sondern auch der Szene fehlen.

DAS BIEST IM KIMONO

GP-Piloten sind dafür bekannt, dass sie die neuesten Trends des jugendlichen Streetwears tragen, und Enea Bastianini ist unter ihnen eine der coolsten Socken. Doch vor dem Japan-Grand Prix wurde er in traditionelles Tuch gekleidet. Er traf sich mit seinen japanischen Kollegen Tetsuta Nagashima, Ai Ogura, Ayumu Sasaki, Tatsuki Suzuki, Kaito Toba, Ryusei Yamanaka und Taiyo Furusato in Tokyo, und nach einem herzhaften Sushi-Mahl wurde ihm wie auch seinen Gastgebern im Ginza Motoji ein traditioneller Kimono angelegt. Damit streiften die GP-Stars durch Tokyo zum berühmten Kabuki-Theater. ■ IP


MOTOGP

Enea Bastianini: Auch im traditionellen Männerkimono cool

MOTOGP-ERGEBNISSE

Motegi (J) – 25. September 2022 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 115,224 km über 24 Runden à 4,801 km. 25 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 38 Grad. Schnitt des Siegers: 162,7 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	24	42.29,174 min	314,8 km/h	1.45,198 min	H/H	25
2.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	24	+3,409 s	312,1 km/h	1.45,745 min	H/H	20
3.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	24	+4,136 s	314,8 km/h	1.45,424 min	H/M	16
4.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	+7,784 s	313,0 km/h	1.45,930 min	H/S	13
5.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	24	+8,185 s	310,3 km/h	1.45,669 min	H/H	11
6.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	24	+8,348 s	316,7 km/h	1.45,842 min	H/H	10
7.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	24	+9,879 s	312,1 km/h	1.45,937 min	H/M	9
8.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	24	+10,193 s	308,5 km/h	1.45,939 min	H/M	8
9.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	24	+10,318 s	317,6 km/h	1.45,993 min	H/S	7
10.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	24	+16,419 s	316,7 km/h	1.46,023 min	H/H	6
11.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	24	+16,586 s	316,7 km/h	1.46,036 min	H/M	5
12.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	24	+17,456 s	310,3 km/h	1.46,213 min	H/S	4
13.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	+18,219 s	312,1 km/h	1.46,144 min	H/S	3
14.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	24	+19,012 s	308,5 km/h	1.46,232 min	H/M	2
15.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	24	+19,201 s	312,1 km/h	1.46,025 min	H/M	1
16.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	24	+25,473 s	311,2 km/h	1.46,090 min	H/M	-
17.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	24	+27,006 s	313,0 km/h	1.46,449 min	H/S	-
18.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	24	+29,374 s	310,3 km/h	1.46,563 min	H/H	-
19.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	24	+29,469 s	307,6 km/h	1.46,721 min	H/H	-
20.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	24	+43,294 s	347,3 km/h	1.46,579 min	H/M	-
	Nicht gewertet							
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	23	+1 Runde	317,6 km/h	1.45,616 min	H/H	-
	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	14	+10 Runden	311,2 km/h	1.46,015 min	H/H	-
	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	14	+10 Runden	308,5 km/h	1.46,558 min	H/M	-
	Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	11	+13 Runden	304,2 km/h	1.48,082 min	H/M	-
	Tetsuta Nagashima (J)	Honda RC 213 V	9	+15 Runden	308,5 km/h	1.46,769 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	M. Márquez	1.55,214 min
2.	Zarco	1.55,422 min
3.	B. Binder	1.55,537 min
4.	Viñales	1.55,620 min
5.	Martin	1.55,686 min
6.	A. Espargaró	1.55,771 min
7.	Miller	1.55,784 min
8.	Oliveira	1.55,895 min
9.	Quartararo	1.56,326 min
10.	Marini	1.56,354 min
11.	P. Espargaró	1.57,354 min
12.	Bagnaia	1.57,373 min
13.	Bezzecchi	1.55,934 min
14.	Morbidelli	1.56,006 min
15.	Bastianini	1.56,130 min
16.	Di Giannantonio	1.56,432 min
17.	A. Márquez	1.56,578 min
18.	Rins	1.56,656 min
19.	Nagashima	1.57,229 min
20.	Gardner	1.57,288 min
21.	Tsuda	1.57,787 min
22.	Fernández	1.57,827 min
23.	Crutchlow	1.58,115 min
24.	D. Binder	1.58,292 min
25.	Nakagami	1.58,717 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	219
2.	Bagnaia	201
3.	A. Espargaró	194
4.	Bastianini	179
5.	Miller	159
6.	Binder	148
7.	Zarco	138
8.	Martin	120
9.	Viñales	113
26.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	371
2.	Aprilia	226
3.	Yamaha	221
4.	KTM	181
5.	Suzuki	134
6.	Honda	113

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	360
2.	Aprilia Racing	307
3.	Pramac Racing	258
4.	Red Bull KTM Factory Racing	254
5.	Monster Energy Yamaha MotoGP	247
6.	Gresini Racing MotoGP	193
7.	Team Suzuki Ekstar	185
8.	Mooney VR46 Racing Team	181
9.	Repsol Honda Team	122
10.	LCR Honda	88

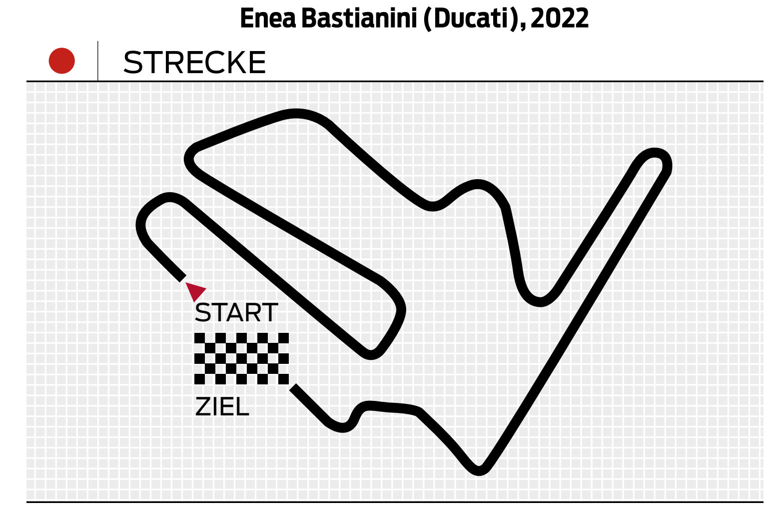
„Jetzt habe ich wieder etwas mehr Vorsprung. Einfacher wird die Titelverteidigung dadurch aber nicht. Die Ducati sind extrem stark."

Fabio Quartararo

TWIN RING MOTEGI 4,801 KM

Rundenrekord: **1.45,198, Jack Miller (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.43,790, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**
Topspeed-Rekord: **317,6 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati) und Enea Bastianini (Ducati), 2022**

STRECKE





MOTOGP

Vernebelt: Die Chancen von Ducati auf den Fahrer-Titel sind wieder gesunken

Ogura schreibt Geschichte und



Geschafft: Ai Ogura feiert den ersten Sieg eines Japaners vor Heimpublikum seit 2006

MOTOGP

Mit seinem Heimsieg beendete Ai Ogura eine 16-jährige Durststrecke, und auch in der WM liegt der Japaner nur zwei Punkte zurück. Für Marcel Schrötter endete ein schweres Wochenende doch noch einigermaßen erfreulich.

Von: **Imre Paulovits**

Ai Ogura ist kein gewöhnlicher Japaner. „Er ist ein Talent, wie es Japan seit Shin'ya Nakano und Daijiro Kato nicht mehr hatte", ist sein Crewchief Norman Rank überzeugt. Doch er bringt auch eine jugendliche Trotzigkeit mit sich, die vor wenigen Jahren bei japanischen Rennfahrern unvorstellbar gewesen wäre. Honda wollte ihn für 2023 in die MotoGP aufsteigen lassen, er lehnte ab. Zuerst will er Moto2-Weltmeister werden – das

MotoGP

Japanische Werke geben Vollgas

In Motegi waren die Vorstände von Honda und Yamaha zugegen, und überall im Hintergrund liefen Gespräche. Den technischen Rückstand werden die beiden Giganten nicht lange ertragen.

Von: **Imre Paulovits**

In den Boxen der japanischen Teams herrschte großes Gedränge, es lag auch mächtig Spannung in der Luft. Die Vorstände von Honda und Yamaha waren gekommen, um sich die Situation in der MotoGP persönlich anzusehen. Das Tempo der europäischen Werke beim Rüstungswettlauf hat die japanischen Giganten in der Zeit von Corona kalt erwischt, und Misserfolg wird im Land der aufgehenden Sonne bei solchen Multimillionen-Investitionen nicht lange geduldet. So schaute bei Honda Toshihiro Mibe, Präsident und CEO der Honda Motor Corporation, persönlich nach dem Rechten, und ihm zur Seite stand der frisch ernannte neue HRC-Präsident Koji Watanabe. Sie hielten Sitzungen mit Heerscharen von Technikern, sogar die längst pensionierte Manager-Legende Shuhei Nakamoto wurde für seine Expertise nach Motegi eingeladen. Dass Marc Márquez am Samstag die Pole-Position einfuhr, hat viel von der Spannung gelöst, und dass er es war, der auch am Sonntag die heftigste Gegenwehr gegen die europäischen Produkte aufbrachte, dürfte seinen Marktwert bei den Japanern weiter erhöht haben. Dass nun alles getan wird, um den achtfachen Weltmeister 2023 zufriedenzustellen, dürfte sicher sein.


Höchste Kontrolle: Yamaha-Präsident Yoshihiro Hidaka (3. v. r.) kam persönlich

YAMAHA

Bei Yamaha war Yoshihiro Hidaka, Präsident der Yamaha Motor Corporation, mit seinen Vertrauten vor Ort und ließ sich von Hiroshi Ito, dem Präsidenten von Yamaha Motor Racing, die Strategien für die Zukunft erklären. Welchen Aufholbedarf die Blauen haben, war anhand der Lage von Fabio Quartararo klar ersichtlich. Auch hier waren mehr Techniker denn je in den Boxen und den Büros zugegen, und auch hier sind die Weichen klar Richtung Zukunft gestellt worden. Nur bei Suzuki vervollständigten einzig die enthusiastischen Techniker aus dem Werk das Team. Es war ihnen anzusehen, dass es ihnen das Herz brach, als das Motorrad von Takuya Tsuda in Flammen aufging und das von Álex Rins an die Box rollte. ■

hält WM offen

hat sich bisher noch niemand getraut. Doch Ogura liefert. Der abseits der Rennstrecke mit einem feinen Humor gesegnete, an der Strecke aber mit ungeheurem Ehrgeiz und Ernst agierende 21-Jährige hat bislang in allen Situationen einen kühlen Kopf bewahrt, während seine Konkurrenten patzten. Dies war auch in Motegi nicht anders, obwohl niemand unter solchem Druck stand wie der Honda-Asia-Pilot bei seinem Heim-GP. Während Arón Canet an der Spitze und Celestino Vietti im hinteren Mittelfeld in den Kies fielen, arbeitete sich Ogura beständig nach vorn, schaute sich an, wie er mit dem wenigsten Risiko an dem wieder unglaublich beherzt fahrenden Boscoscuro-Juwel Alonso López vorbeikommt, und während hinter ihm sein nun wohl einzig verbliebener WM-Kontrahent Augusto Fernández ebenfalls mit Siebenmeilenstiefeln nach vorne stürmte, machte er sich genau Lopez' Widerstand zunutze und baute ein Anderthalb-Sekunden-Polster auf.

Als Fernández an López vorbei war, machte er zwar Jagd auf den Japaner, doch der ging das Tempo mit, das gut eine halbe Sekunde schneller als das des restlichen Feldes war. Der Abstand blieb gleich, bis Fernández in der letzten Runde endgültig aufgab. Das bunte Meer von kleinen japanischen Fähnchen wurde immer wilder geschwungen, und als Ogura 16 Jahre nach dem letzten Heimsieg seines Teamchefs Hiroshi Aoyama als Erster abgewunken wurde, ertönte ein unvorstellbarer Jubel.

Marcel Schrötter musste deutlich kleinere Brötchen backen, aber immerhin konnte er das Japan-Wochenende halbwegs zufrieden abschließen. „Platz 13 ist sicherlich nicht unser Anspruch. Aber wir müssen auch die kleinen Schritte sehen. Wir haben im Warm-up einen kleinen Schritt gemacht, und ich habe mich im Rennen etwas wohler gefühlt. So konnte ich wieder bremsen, meine Überholmanöver fahren und von Startplatz 21 auf 13 vorfahren.“ ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Nach der Absichtserklärung von Saudi-Arabien will nun ein weiteres riesiges asiatisches Land einen Grand Prix. Auf dem Flug nach Japan machte Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta in Indien halt, traf sich mit Vertretern der Vermarktungsagentur Fairstreet Sports und unterzeichnete eine Absichtserklärung für einen zukünftigen Motorrad-GP auf dem Buddh International Circuit bei New Delhi. Er traf sich auch mit Chefminister Yogi Adityanath und Industrieminister Nand Gopal, um über die ökonomische Einbindung eines Grand Prix zu verhandeln. Indien ist derzeit der größte Motorradmarkt der Welt.

MOTOGP

Takaaki Nakagami fuhr in Motegi mit zwei abgeschliffenen Fingern an der rechten Hand, an dem Ringfinger hat er beim Sturz in Aragón sechzig Prozent seiner Sehnen eingebüßt. „Wäre es nicht mein Heim-GP gewesen, hätte ich mich vorher operieren lassen“, so der tapfere Japaner. So legte er sich gleich am Montag unters Messer.

MOTO2

Marcel Schrötter fallen in der Moto2 die Türen zu. Intact wird 2023 wohl mit Lukas Tulovic und Darryn Binder fahren, die anderen aussichtsreichen Teams sind auch besetzt. Bei SAG wird Lorenzo Dalla Porta fahren, bei Gresini Jeremy Alcoba. Auch in der Superbike-WM ging die BMW-Option an Garrett Gerloff. „In der Moto2 sieht es mittlerweile nicht gut aus“, gibt Schrötter zu. „Mein Manager sieht sich nach weiteren Möglichkeiten in der Superbike-WM und der Supersport-WM um. Vielleicht gibt es sogar schon in der nächsten Woche eine Entscheidung.“ Übrigens: Romano Fenati wird zu Snipers in die Moto3 zurückkehren.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Motegi (J) – 25. September 2022 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,622 km über 22 Runden à 4,801 km. 28 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 23 Grad, Asphalt: 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Ai Ogura (J)	Kalex	22	40.56,269 min	1.50,861 min	25
2.	Augusto Fernández (E)	Kalex	22	+1,192 s	1.50,801 min	20
3.	Alonso López (E)	Boscoscuro	22	+ 7,168 s	1.51,092 min	16
4.	Jake Dixon (GB)	Kalex	22	+7,597 s	1.51,048 min	13
5.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	22	+12,255 s	1.51,132 min	11
6.	Tony Arbolino (I)	Kalex	22	+14,189 s	1.52,699 min	10
7.	Pedro Acosta (E)	Kalex	22	+14,520 s	1.51,179 min	9
8.	Albert Arenas (E)	Kalex	22	+18,410 s	1.51,820 min	8
9.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	22	+20,398 s	1.51,803 min	7
10.	Filip Salac (CZ)	Kalex	22	+23,140 s	1.52,008 min	6
11.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	22	+23,604 s	1.51,788 min	5
12.	Joe Roberts (USA)	Kalex	22	+23,733 s	1.51,943 min	4
13.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	22	+24,171 s	1.51,932 min	3
14.	Barry Baltus (B)	Kalex	22	+33,795 s	1.52,294 min	2
15.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	22	+35,548 s	1.52,336 min	1
16.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	22	+40,006 s	1.52,428min	-
17.	Taiga Hada (J)	Kalex	22	+42,496 s	1.52,377 min	-
18.	Keminth Kubo (T)	Kalex	22	+46,492 s	1.52,813 min	-
19.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	22	+49,126 s	1.52,840 min	-
20.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	22	+1.09,754 min	1.53,067 min	-
	Nicht gewertet:					
	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	21	+1 Runde	1.52,154 min	-
	Jorge Navarro (E)	Kalex	20	+2 Runden	1.51,946 min	-
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	15	+7 Runden	1.52,405 min	-
	Áron Canet (E)	Kalex	15	+7 Runden	1.51,121 min	-
	Celestino Vietti (I)	Kalex	7	+15 Runden	1.52,033 min	-
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	5	+17 Runden	1.53,298 min	-
	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	5	+17 Runden	1.53,057 min	-
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	2	+20 Runden	1.51,404 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Fernández	234
2.	Ogura	232
3.	Canet	177
4.	Vietti	162
5.	Arbolino	138
6.	Acosta	132
7.	Roberts	126
8.	Dixon	121
9.	Chantra	120
11.	Schrötter	104

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	395
2.	Boscoscuro	137
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	366
2.	Idemitsu Honda Team Asia	352
8.	Liqui Moly IntactGP	151

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Canet	2.04,939 min
2.	Dixon	2.05,669 min
3.	Arbolino	2.05,891 min
4.	Chantra	2.06,111 min
5.	Salac	2.06,123 min
6.	Aldeguer	2.06,311 min
7.	Navarro	2.06,468 min
8.	Beaubier	2.06,680 min
9.	Kubo	2.06,785 min
10.	Baltus	2.07,119 min
11.	Fernández	2.07,348 min
12.	Lopez	2.07,443 min
13.	Ogura	2.07,697 min
14.	Roberts	2.07,764 min
15.	Bendsneyder	2.07,831 min
16.	Van den Goorbergh	2.08,284 min
17.	Arenas	2.08,634 min
18.	Acosta	2.09,394 min
19.	Dalla Porta	2.06,790 min
20.	Hada	2.07,002 min
21.	Schrötter	2.07,087 min
22.	Vietti	2.07,114 min
23.	Zaccone	2.07,296 min
24.	Lowes	2.07,423 min
25.	Dylan Kelly	2.08,067 min
26.	Antonelli	2.08,684 min
27.	Ramirez	2.09,131 min

Moto3

Izan Guevara mit einer Hand


Izan Guevara (#28), Dennis Foggia (#7) und Ayumu Sasaki fuhren dem restlichen Feld davon

TEAM ASPAR

Mit seinem zweiten Sieg binnen einer Woche untermauerte Izan Guevara seine Titelambitionen. Auch ein schwerer Sturz im Warm-up konnte ihn nicht aufhalten, während sein Teamkollege Sergio Garcia immer mehr Boden verliert.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Sein Selbstbewusstsein wächst und wächst, und damit seine Überlegenheit. Wenn Izan Guevara auch weiterhin mit jugendlicher Unbekümmertheit und Natürlichkeit an die Rennen herangeht, hat der 18-jährige Mallorquiner sein Handwerk bereits auf ein Niveau gebracht, gegen das es die Konkurrenz immer schwerer hat. Sein Speed im Rennen ist phänomenal, und er schafft es trotzdem, die Reifen bis zum Schluss am Leben zu erhalten. Doch in Motegi hätte es für

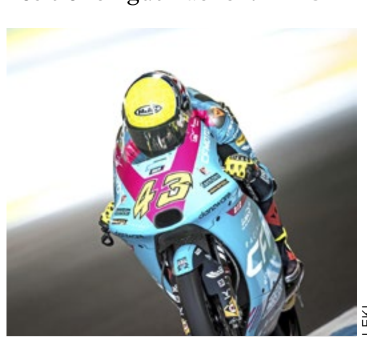
Moto3

Nur Artigas punktet

Während sich Xavier Artigas in Motegi als Elfter noch gut aus der Affäre zog, stürzte Carlos Tatay schon in der ersten Runde.

Da es drei Jahre her ist, dass die Motorrad-WM das letzte Mal in Japan gastierte, war die Strecke von Motegi für beide Prüstel-Piloten neu. Dass es ein Training weniger gab und es bis zum Renntag nie ganz trocken war, machte ihre Arbeit auch nicht leichter. Doch im verregneten Q1 schaffte Carlos Tatay die zweitschnellste Zeit, kam weiter und sicherte sich schließlich den elften Startplatz. Xavier Artigas musste sich hingegen mit der 23. Ausgangsposition zufriedengeben.

Dafür dauerte das Rennen für Tatay nicht lange. Gleich in der ersten Runde kollidierte er in Turn 10 mit Kaito Toba, landete im Kies, seine CFMoto war zerstört. Artigas arbeitete sich stetig nach vorn, lag zu Rennmitte bereits in den Punkten und beendete das Rennen wie bereits in Aragón auf dem elften Platz. „Ich bin mit dem Wochenende insgesamt sehr zufrieden“, konstatierte der 19-jährige Spanier. „Wir hatten ja nur wenige trockene Runden, um ein Gefühl für die CFMoto aufzubauen. Zu Beginn hielt ich mich ein wenig zurück, erhöhte in der zweiten Rennhälfte meinen Rhythmus und konnte dadurch Positionen gutmachen.“ ■ DS


LEKL

Xavier Artigas: Motegi erst lernen

Asia Talent Cup

Ezewa holt Heimsieg

Der 16-jährige japanische Rookie Shinya Ezewa holte in Motegi seinen zweiten Saisonsieg und übernahm damit die Führung im Cup.

Eigentlich sollte der asiatische Nachwuchs in Motegi zwei Rennen bestreiten, eines fiel aber der Zeitverschiebung wegen der Gewitter am Samstag zum Opfer, so konnten sie nur am Sonntagfrüh einmal gegeneinander antreten. Dafür gab es umso mehr Positionskämpfe auf Messers Schneide, und zum Schluss setzte sich ein Einheimischer durch, der bereits beim Auftakt in Katar einmal ganz oben gestanden hatte. So übernahm Shinya Ezewa auch die Tabellenspitze.

Zunächst fochten Pole-Sitter Gun Mie und Carter Thompson um die Führung, doch als sie sich dabei berührten und Thompson zu Boden ging, gab die Rennleitung Mie die Schuld und brummte ihm eine Long-Lap-Penalty auf. Von dieser erholte sich der 16-jährige Japaner aber schnell und machte wieder Jagd auf die Spitze, wo sich Ezewa, Hakim Danish, Rei Wakamatsu und Jakkreephat Phuettisan um den Sieg stritten. Schließlich gewann Ezewa 61 Tausendstelsekunden vor Danish. Der Japaner führt den Cup nun mit 96 Punkten vor Danish (92) und dem Katari Hamad Al-Sahouti (70) an. In Buriram geht es weiter. ■ DS


ATC

Ezewa (#21) vor Hafiy Farish

schon am Titel

den WM-Leader auch ganz schön schiefgehen können. Im Warm-up kollidierte er auf der hinteren Geraden mit John McPhee und stürzte, seine GasGas schlug Front voran heftig in die Planke ein. Guevara konnte sich glücklich schätzen, ohne Berührung und unverletzt aufzustehen. Seine Mechaniker schafften es, sein Motorrad bis zum Rennen wieder startklar zu machen. Er setzte sich auch umgehend an die Spitze und versuchte davonzufahren, doch Ayumu Sasaki aus Peter Öttls Husqvarna-Team träumte vor Heimpublikum ebenfalls von einem Sieg, hatte die Pace und entriss Guevara die Spitze. Auch Dennis Foggia konnte ihr Tempo gehen, und so setzten sie sich gegen Ende zu dritt vom Rest des Feldes ab. Letztlich behielt Guevara jedoch die Oberhand.

„Ich hätte hier so gern gewonnen, aber zum Schluss ließen meine Reifen nach, und Izan hatte einfach mehr Reserven", bekannte Sasaki, der aber auch so der erste Japaner seit Hiroshi Aoyama 2009 wurde, der daheim bei einem Grand Prix aufs Siegerpodest steigen konnte: „Es war ein unglaubliches Gefühl, die vielen japanischen Fähnchen auf den Rängen zu sehen und Fans, die meine Startnummer hielten." Dennis Foggia hielt in der letzten Runde grimmig rein und versuchte Guevara noch abzufangen, doch er fand keine Stelle, an der er für einen Angriff nah genug kommen konnte. „Auch mein Reifen war zum Schluss am Ende, ich konnte nicht optimal herausbeschleunigen, dieser zweite Platz geht aber in Ordnung", hatte Foggia nach seinem Debakel in Aragón sein Lächeln wieder.

Doch den Hammer ließ nach dem Rennen Teamchef Gino Borsoi raus: „Bei dem Einschlag wurde der Rahmen verbogen. Ihn zu richten, dafür blieb uns keine Zeit." Guevara wusste von all dem nichts. „Mein Motorrad hat sich prächtig benommen", freute er sich. „Es war wohl auch besser, dass er von all dem nichts wusste", grinste Ayumu Sasaki. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Motegi (J) – 25. September 2022 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,020 km über 20 Runden à 4,801 km. 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 23 Grad, Asphalt: 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas	20	39.26,526 min	1.57,462 min	25
2.	Dennis Foggia (I)	Honda	20	+0,593sec	1.57,379 min	20
3.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	20	+1,741 sec	1.57,462 min	16
4.	Sergio Garcia (E)	GasGas	20	+9,338 sec	1.57,797 min	13
5.	David Muñoz (E)	KTM	20	+9,414 sec	1.57,852 min	11
6.	Diogo Moreira (BR)	KTM	20	+9,743 sec	1.57,687 min	10
7.	John McPhee (GB)	Husqvarna	20	+9,815 sec	1.57,636 min	9
8.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	20	+15,490 sec	1.58,064 min	8
9.	Andrea Migno (I)	Honda	20	+15,573 sec	1.58,008 min	7
10.	Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+15,687 sec	1.57,862 min	6
11.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	20	+22,023 sec	1.58,562 min	5
12.	Stefano Nepa (I)	KTM	20	+22,656 sec	1.58,494 min	4
13.	Ivan Ortolá (E)	KTM	20	+22,914 sec	1.58,233 min	3
14.	Taiyo Furusato (J)	Honda	20	+24,419 sec	1.58,503 min	2
15.	Deniz Öncü (TR)	KTM	20	+30,368 sec	1.58,560 min	1
16.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	20	+45,070 sec	1.59,034 min	-
17.	Mario Aji (RI)	Honda	20	+45,199 sec	1.59,062 min	-
18.	Adrian Fernández (E)	KTM	20	+48,531 sec	1.58,009 min	-
19.	Ana Carrasco (E)	KTM	20	+53,259 sec	1.59,826 min	-
20.	Scott Ogden (GB)	Honda	20	+1.06,056 min	1.58,503 min	-
21.	Kaito Toba (J)	KTM	17	+3 Runden	1.58,720 min	-
	Nicht gewertet:					
	Jaume Masiá (E)	KTM	16	+4 Runden	1.57,360 min	-
	Lorenzo Fellon (F)	Honda	9	+11 Runden	1.58,693 min	-
	Nicola Fabio Carraro (I)	KTM	6	+14 Runden	1.59,932 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	4	+16 Runden	1.57,512 min	-
	Daniel Holgado (E)	KTM	3	+17 Runden	1.58,107 min	-

Vorschau GP Thailand

ZEITPLAN

GP vonThailand/Buriram (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 30. September 2022		
4.00–4.40	Moto3	1. freies Training
4.55–5.35	Moto2	1. freies Training
5.50–6.35	MotoGP	1. freies Training
8.15–8.55	Moto3	2. freies Training
9.10–9.50	Moto2	2. freies Training
10.05–10.50	MotoGP	2. freies Training
Samstag, 1. Oktober 2022		
4.00–4.40	Moto3	3. freies Training
4.55–5.35	Moto2	3. freies Training
5.50–6.35	MotoGP	3. freies Training
7.35–7.50	Moto3	Qualifying 1
8.00–8.15	Moto3	Qualifying 2
8.30–8.45	Moto2	Qualifying 1
8.55–9.10	Moto2	Qualifying 2
9.25–9.55	MotoGP	4. freies Training
10.05–10.20	MotoGP	Qualifying 1
10.30–10.45	MotoGP	Qualifying 2
Sonntag, 2. Oktober 2022		
5.00–5.10	Moto3	Warm-up
5.20–5.30	Moto2	Warm-up
5.40–6.00	MotoGP	Warm-up
7.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
8.20	Moto2	Rennen, 24 Rdn.
10.00	MotoGP	Rennen, 26 Rdn.

STATISTIK

GP vonThailand/Buriram (2020 und '21 kein Grand Prix)

Sieger 2019
Moto3: Albert Arenas (E), KTM
Moto2: Luca Marini (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Celestino Vietti (I), KTM, 1.42,599 (= 159,7 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.35,297 (= 172,0 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.29,719 (= 182,7 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Ai Ogura (J), Honda, 1.43,222 (= 158,8 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 1.36,097 (= 170,6 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.30,904 (= 180,3 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Dennis Foggia (I), KTM, 1.42,963 (= 159,2 km/h) (2018)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 1.36,097 (= 170,6 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.30,904 (= 180,3 km/h) (2019)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Guevara	254
2.	Garcia	209
3.	Foggia	191
4.	Sasaki	174
5.	Masiá	155
6.	Öncü	154
7.	Suzuki	128
8.	Migno	91
9.	Holgado	83
10.	Tatay	77

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	312
2.	Honda	275
3.	KTM	257
4.	Husqvarna	210
5.	CFMoto	115

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	463
2.	Leopard Racing	319
3.	Red Bull KTM Ajo	238
4.	Sterilgarda Max Racing Team	236
5.	Red Bull KTM Tech3	194
6.	CFMoto PrüstelGP	151
7.	MT Helmets - MSI	147

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Suzuki	2.11,246 min
2.	Ogden	2.11,568 min
3.	Garcia	2.11,788 min
4.	Sasaki	2.11,942 min
5.	Foggia	2.12,015 min
6.	Migno	2.12,038 min
7.	Rossi	2.12,120 min
8.	Öncü	2.12,124 min
9.	Guevara	2.12,155 min
10.	Masiá	2.12,229 min
11.	Tatay	2.12,505 min
12.	McPhee	2.12,993 min
13.	Fellon	2.13,109 min
14.	Fernández	2.13,686 min
15.	Moreira	2.14,078 min
16.	Muñoz	2.14,856 min
17.	Yamanaka	2.15,706 min
18.	Toba	2.15,837 min
19.	Furusato	2.12,749 min
20.	Ortolá	2.13,081 min
21.	Holgado	2.13,23 min
22.	Kelso	2.13,393 min
23.	Artigas	2.13,447 min
24.	Whatley	2.13,755 min
25.	Nepa	2.13,775 min
26.	Bartolini	2.13,985 min
27.	Hamada	2.14,027 min
28.	Aji	2.14,763 min
29.	Carraro	2.15,402 min
30.	Carrasco	2.20,016 min

Der Mann des Wochenendes: Álvaro Bautista führte jede einzelne Rennrunde

Dreifacher Bautista

SUPERBIKE-WM

Álvaro Bautista und seine Werks-Ducati waren in Barcelona eine Klasse für sich. Nach drei Siegen ist der Spanier wieder klar auf WM-Kurs, Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu können nur hoffen.

Von: **Imre Paulovits**

Er hatte sein kindliches Grinsen wieder. Álvaro Bautista strahlte bei seinem Heim-Rennen in Barcelona wieder über alle Backen. „Es ist einfach unglaublich, vor meinen Freunden und meinen Fans, die hier so zahlreich gekommen sind, zu gewinnen“, schwärmte der Ducati-Werkspilot. „Das wird mir viel Kraft für den WM-Kampf geben.“ Noch wichtiger sind aber wohl die 59 Punkte Vorsprung, die der 37-Jährige nach diesen drei Siegen an der Tabellenspitze hat. Zwölf Rennen sind noch zu fahren, und selbst wenn Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu mit Portimão, Villicum, Mandalika und Phillip Island Strecken vorfinden, die ihnen entgegenkommen könnten – bei der aktuellen Form des WM-Leaders werden sie es schwer haben.

Nicht nur, dass Bautista die überragende Pace hatte, er konnte sie auch so über die Distanz bringen, dass die Reifen hielten. Wenn auch Iker Lecuona die Pole-Position herausfuhr und Honda ein Erfolgserlebnis für ihr Fireblade-Projekt bescherte – Bautista setzte sich in allen drei Rennen noch in der ersten Runde an die Spitze und gab diese bis ins Ziel nicht mehr ab. Auf dem Kurs mit seiner langen Geraden und den Beschleunigungsstücken aus langsamem Tempo war die Ducati an sich eine Macht. So feierten die Bologneser im zweiten Rennen mit Bautista und Rinaldi einen Doppelsieg, und auch Axel Bassani machte den beiden Weltmeistern Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu das Leben schwer.

Das Los der anderen

Razgatlioglu hatte schon in Magny-Cours befürchtet, dass er mit seiner Yamaha in Barcelona auf dem verlorenen Posten stehen würde. Beim zweitägigen Test, bei dem er auf mehr Reifenlebensdauer und Beschleunigung hinarbeitete, hatte er einen bösen Highsider, musste vorzeitig abbrechen, und neben den Blessuren blieben auch einige Daten auf der Strecke. Nach dem fünften Platz im ersten Rennen wirkte der Weltmeister trotzdem nachdenklich: „Das ist nicht das Resultat, das wir für uns beanspruchen. Ich hatte zwar besseren Grip als im Qualifying, aber ich hatte in den letzten zehn Runden einen gewaltigen Drop.“ Immerhin konnte sein Team diesen für das zweite Rennen etwas beseitigen, und der Türke wurde Dritter noch vor Rea. Rea selbst hatte in den ersten beiden Rennen mit dem zweiten Platz jeweils das Maximum herausgeholt, doch am Sonntagnachmittag verpasste er das Podest: „Sechs Runden vor Schluss, ich war hinter Rinaldi, sprang mir der Gang raus, und ich war froh, noch irgendwie abbremsen zu können. Danach habe ich zwar wieder auf Toprak aufgeholt, mir sind aber die Runden ausgegangen.“ ■



WORLDSBK

Weltmeister ohne Chance: Razgatlioglu (#1) und Rea kämpften nur um die Plätze



WORLDSBK

Erleichterung: Garrett Gerloff fuhr erstmals in diesem Jahr wieder aufs Podest

Supersport-WM

Aegerter unantastbar

Ob verkürzte Renndistanz oder ein Ausritt – auch solche Unwägbarkeiten konnten einen weiteren Doppelsieg von Dominique Aegerter nicht vereiteln. Der Schweizer ist auf WM-Kurs.

Von: **Imre Paulovits**

Nichts konnte den Titelverteidiger aus der Ruhe bringen, er passte sich immer an. Das erste Rennen wurde wegen eines Unfalls von Evan-Bros-Pilot Péter Sebestyén in der Aufwärmrunde verspätet gestartet und auf 12 Runden verkürzt. Aegerter konnte es sich nicht leisten, zu Beginn zurückzufallen und mit verbrauchten Reifen wieder aufzuholen, und er parierte. Er ließ Lorenzo Baldassarri, Can Öncü und Federico Caricasulo miteinander kämpfen und gewann mit über drei Sekunden Vorsprung. Im zweiten Rennen kam der Schweizer kurz von der Piste ab, doch er arbeitete seinen Rückstand wieder auf und ging drei Runden vor Schluss in einem Zuge an Baldassarri, Öncü und Stefano Manzi vorbei – von da an konnte ihm niemand mehr folgen. „Ich bin mega glücklich!“, strahlte Aegerter, der seinem Traum, im gleichen Jahr die MotoE und die Supersport-WM zu gewinnen, ein ganzes Stück näher gekommen ist. „Barcelona war ein perfektes Wochenende mit der Pole-Position und den maximalen Punkten. Das Qualifying mit mehr als einer Sekunde Vorsprung auf den Zweitplatzierten für uns zu entscheiden, war schon überwältigend. Bis zum Saisonfinale Ende November ist es aber noch ein weiter Weg. Von meiner Seite aus werde ich alles tun, um in bestmöglicher Verfassung zu bleiben.“ ■



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter (#77): Öncü (#61), Baldassarri (#7) und Manzi abgehängt

Superbike-WM

Baz bleibt und liefert

Die Erfolgskurve von Scott Redding bekam in Barcelona mit zwei Stürzen eine Delle, dafür fuhr der frisch verlängerte Bonovo-Pilot Loris Baz ein solides Wochenende.

Von: **Imre Paulovits**

Welch ein durchwachsenes Wochenende für das seit drei Rennen so erfolgsverwöhnte BMW-Team: Statt weiteren Podestplätzen sammelte Scott Redding zwei Rennstürze ein, Michael van der Mark hatte einen Sturz und einen technischen Ausfall zu verkraften. Einzig Loris Baz blieb über das Wochenende eine Konstante, wurde im ersten Rennen Elfter, danach zweimal Neunter und konnte seinem Teamchef Michael Galinski und BMW-Motorrad-Motorsportdirektor Marc Bongers doch ein Lächeln ins Gesicht zaubern und ihnen bestätigen, dass sie richtig entschieden haben, als sie seinen Vertrag für nächstes Jahr verlängerten. „Das war ein hartes Wochenende für uns“, fasste Baz zusammen. „Wir haben versucht, den Hinterreifen nicht zu stark zu belasten. Leider begann fünf Runden vor Schluss meine Hinterradbremse zu blockieren. Ich bin etwas enttäuscht, denn ich landete nur eine Zehntel hinter zwei anderen Fahrern und habe wegen der Bremse fünf Sekunden verloren. Barcelona war eine schwierige Strecke für uns, Portimão wird sicherlich besser.“ ■



BMW

Loris Baz: Einmal Elfter, zweimal Neunter, und das trotz blockierender Bremse

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Ten Kate Racing arbeitet seit Längerem an einer „grünen“ Zukunft und hat das Motorrad von Dominique Aegerter mit einer Weltneuheit ausgestattet. Sämtliche Verkleidungsteile sind aus Bioflachs gefertigt, der fast die gleichen Eigenschaften wie Carbon hat. Das Naturprodukt bietet aber eine CO_2-Reduzierung von über 90 Prozent bei seiner Herstellung. Bei der aktuellen Verkleidung handelt es sich um die zweite Generation, bei der das Basismaterial bereits zu 100 Prozent aus biologischem Material besteht, das Harz jedoch noch nicht. Die dritte Generation mit Harz aus 50 Prozent natürlichem Grundprodukt ist in Vorbereitung und soll bald in der Praxis getestet werden.

SUPERSPORT-WM

Bei seinem Sturz in Magny-Cours brach sich der Schweizer Marcel Brenner den vierten Mittelhandknochen der linken Hand. Keine zwei Wochen später fuhr er in Barcelona wieder, qualifizierte sich für Startplatz 12 und fuhr im ersten Rennen trotz Problemen auf Platz 17. Im zweiten Rennen machte er es noch besser und wurde Elfter! Patrick Hobelsberger kämpft nach wie vor damit, sein Vertrauen, das er vor seinen Verletzungen hatte, zurückzugewinnen. In der Superpole wurde er immerhin 14., in den beiden Rennen landete er mit P20 und 17 außerhalb der Punkte.

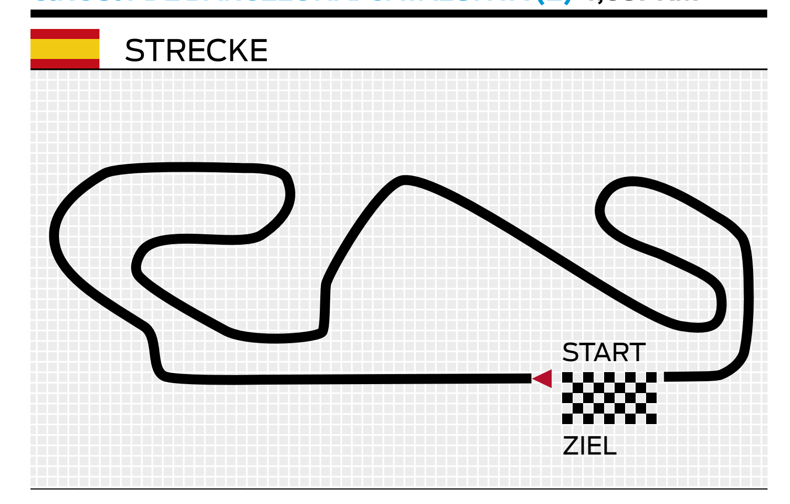
SUPERSPORT-300-WM

Álvaro Diaz hätte sich vor seinem Heimpublikum in Barcelona vorzeitig den WM-Titel sichern können. Doch der Holländer Victor Steeman hielt dagegen, gewann das zweite Rennen und hat nun genau 50 Punkte Rückstand. Diaz braucht beim WM-Finale in Portimão noch einen Punkt. Denn gewinnt Steeman beide Rennen und der Spanier geht punktelos aus, wäre Steeman mit sechs zu zwei Siegen bei Punktegleichstand Weltmeister.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

CIRCUIT DE BARCELONA/CATALUNYA (E) 4,657 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Lecuona	1.40,766
2.	Lowes	1.40,789
3.	Rea	1.40,983
4.	Locatelli	1.40,991
5.	Bautista	1.41,148
6.	Gerloff	1.41,208
7.	Bassani	1.41,594
8.	Razgatlioglu	1.41,638
9.	Vierge	1.41,683
10.	Rinaldi	1.41,836
11.	Mahias	1.41,937
12.	Öttl	1.42,028
13.	Redding	1.42,038
14.	Baz	1.42,384
15.	Nozane	1.42,469
16.	Laverty	1.42,469
17.	Bernardi	1.42,473
18.	Tamburini	1.42,509
19.	Van der Mark	1.42,916
20.	Ponsson	1.43,005

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	394 Punkte
2.	Razgatlioglu	335
3.	Rea	327
4.	Rinaldi	205
5.	Locatelli	173
6.	Bassani	170
7.	Lowes	161
8.	Lecuona	158
9.	Redding	147
13.	Öttl	66

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	425 Punkte
2.	Yamaha	376
3.	Kawasaki	355
4.	BMW	183
5.	Honda	178

ERGEBNIS 1. RENNEN

Barcelona (E) – 24. September 2022 22. WM-Lauf; 93,140 km über 20 Rdn. à 4,657 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 32 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	34.21,395 min	1.41,823	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+8,665 s	1.42,379	20
3.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+9,289 s	1.42,449	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+10,783 s	1.42,437	13
5.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+13,568 s	1.41,994	11
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+13,655 s	1.42,282	10
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+14,013 s	1.42,109	9
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+14,839 s	1.42,412	8
9.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+29,775 s	1.42,316	7
10.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	20	+30,094 s	1.43,536	6
11.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	20	+30,390 s	1.42,635	5
12.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+31,755 s	1.42,791	4
13.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	20	+33,055 s	1.43,793	3
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	20	+35,962 s	1.42,971	2
15.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	20	+37,498 s	1.43,917	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Barcelona (E) – 25. September 2022 24. WM-Lauf; 93,140 km über 20 Rdn. à 4,657 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	34.15,354 min	1.42,181	25
2.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+8,103 s	1.42,602	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+9,090 s	1.42,622	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+10,210 s	1.42,625	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+15,677 s	1.42,362	11
6.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+20,320 s	1.42,738	10
7.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	20	+33,622 s	1.42,846	9
8.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+35,008 s	1.42,357	8
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	20	+35,092 s	1.42,808	7
10.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	20	+40,108 s	1.43,825	6
11.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+42,746 s	1.43,265	5
12.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	20	+43,165 s	1.43,344	4
13.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	20	+46,197 s	1.43,306	3
14.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	20	+46,420 s	1.43,900	2
15.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	20	+48,365 s	1.43,981	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Barcelona (E) – 25. September 2022 23. WM-Lauf; 46,570 km über 10 Rdn. à 4,657 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	16.59,889 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,185 s
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,377 s
4.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+5,088 s
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+9,016 s
6.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+10,506 s
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+10,637 s
8.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+10,947 s
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+14,575 s
10.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+14,601 s
11.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+17,326 s
12.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	+17,644 s
13.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	+19,942 s
14.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	+20,672 s
15.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	+20,723 s

SUPERSPORT-WM

Barcelona (E) – 24. September 2022 15. WM-Lauf; 55,884 km über 12 Rdn. à 4,657 km; 32 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 34 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	21.14,812 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+3,472 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+3,717 s
4.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+3,857 s
5.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3	+4,697 s
6.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3	+5,122 s
7.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+8,388 s
17.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+13,646 s
20.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+15,961 s
29.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+1.40,784 min

SUPERSPORT-WM

Barcelona (E) – 25. September 2022 16. WM-Lauf; 83,826 km über 18 Rdn. à 4,657 km; 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	31.55,307 min
2.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+2,014 s
3.	Stefano Manzi (I)	Triumph Street Triple RS	+2,100 s
4.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+4,218 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3	+8,863 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+8,900 s
7.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3	+9,848 s
11.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+11,888 s
17.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+20,242 s
25.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+36,712 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	336 Punkte
2.	Baldassarri	300
3.	Öncü	171
4.	Bulega	170
5.	Manzi	133
20.	Brenner	28
23.	Hobelsberger	21

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	400 Punkte
2.	Ducati	219
3.	Kawasaki	198
4.	Triumph	148
5.	MV Agusta	125

SUPERSPORT-300-WM

Barcelona (E) – 24. September 2022 15. WM-Lauf; 55,884 km über 12 Rdn. à 4,657 km; 32 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	23.25,778 min
2.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+0,069 s
3.	José Luis Perez Gonzales (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,157 s
4.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,470 s
5.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,514 s
6.	Gabriele Mastroluca (I)	Yamaha YZF-R3	+0,549 s
7.	Aldi Satya Mahendra (RI)	Yamaha YZF-R3	+0,551 s
8.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,648 s
9.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+0,664 s
12.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+1,277 s

WM-STAND FAHRER

1.	Diaz	230 Punkte
2.	Steeman	180
3.	Garcia	157
4.	De Cancellis	140
5.	Di Sora	132
7.	Lehmann	109
13.	Geiger	61

SUPERSPORT-300-WM

Barcelona (E) – 25. September 2022 16. WM-Lauf; 55,884 km über 12 Rdn. à 4,657 km; 32 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 23 Grad, Asphalt: 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	23.23,230 min
2.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+5,618 s
3.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+5,620 s
4.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+5,666 s
5.	José Luis Perez Gonzales (E)	Kawasaki Ninja 400	+5,732 s
6.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+5,826 s
7.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+5,884 s
8.	Aldi Satya Mahendra (RI)	Yamaha YZF-R3	+5,894 s
9.	Julio Garcia Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+6,104 s
17.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+6,793 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	303 Punkte
2.	Kawasaki	288
3.	KTM	109

NACHRICHTEN

MOTOAMERICA

Ganze vier Punkte trennten US-Champ Jake Gagne (Yamaha) und seinen Herausforderer Danilo Petrucci (Ducati) vor dem Finale im Barber Motorsport Park. Doch während Gagne einen Sieg und einen zweiten Platz einfuhr, schaffte Petrucci nur einen vierten und einen dritten, so konnte der Amerikaner seinen Titel gegen den Eindringling aus der MotoGP verteidigen. In der Stock 1000 wurde Corey Alexander (BMW) punktgleich mit Hayden Gillim (Suzuki) durch 7:5 Siege Meister. Blake Davies (Yamaha) gewann den Twins Cup, Tyler O'Hara (Indian) sowohl die King of the Baggers als auch die Hooligans.

Superbike-WM

Philipp Öttl bereits in Top 6

Die Lernkurve von Philipp Öttl steigt weiter steil an. In Barcelona fuhr der deutsche GoEleven-Ducati-Pilot trotz einer technischen Panne sein bislang bestes Ergebnis heraus.

Von: **Imre Paulovits**

Barcelona-Catalunya mit dem WM-Superbike ist schon eine Herausforderung. Vor allem gegen Gegner, die im Sommer dort getestet hatten, während das Team von Philipp Öttl diesen zwei Tagen fernblieb. Doch die spanische Strecke war Philipp Öttl mit anderen Motorrädern schon die letzten zehn Jahre gefahren, zuletzt mit dem Supersport-Motorrad, und er kam auch gleich gut klar. „Wir haben gar nicht auf die Zeiten geachtet, sondern nur an der Abstimmung gearbeitet, trotzdem waren die Zeiten gleich konkurrenzfähig", freute sich Öttl. Nach der zwölftschnellsten Zeit gleich im ersten freien Training war er im zweiten bereits in den Top 10. Und auch im Qualifying reichte es für den zwölften Startplatz, obwohl der Hinterreifen im letzten Sektor bereits nachgelassen hatte und er dort gar in der Aufwärmrunde bereits eine bessere Sektorenzeit hatte. „Die ersten vier Startreihen, das hatte ich mir immer vorgenommen, denn von dort kann man mit einem guten Start auf ein einigermaßen gutes Rennen hoffen", freute sich Öttl.

Ketten-Reaktion

Er kam auch gut vom Start weg, doch sein erstes Rennen war bereits am Ende der ersten Runde vorbei: Die hellblaue Ducati rollte mit gerissener Kette aus. „Wahrscheinlich wurde etwas von der Strecke hochgeschleudert, was sich in der Kette verfangen und diese gesprengt hat", ärgerte sich Öttl. „Es war auch deshalb sehr schade, weil viele einen großen Drop bei den Reifen hatten, und ich das Gefühl hatte, dass ich ein gutes Renn-Setup gefunden hatte. Da wäre viel möglich gewesen." Nach dem Pech ging es am Sonntag umso besser weiter. Im Warm-up war Öttl mitten zwischen den Werksfahrern Siebtschnellster, und im Superpole-Race, das ihm bislang am schwersten gefallen war, fuhr er bis auf Rang sechs vor und schaffte so sein bestes Saisonergebnis!

Daher konnte er das zweite Rennen aus der zweiten Startreihe in Angriff nehmen und beendete es als Siebter zwischen den beiden Honda-Piloten Iker Lecuona und Xavi Vierge. „Wenn dies auch wieder sehr erfreulich war, wäre vielleicht noch mehr drin gewesen", meinte Öttl. „Leider haben uns durch den Ausfall im ersten Rennen gegenüber den anderen wichtige Daten gefehlt, sonst hätten wir uns bei der Abstimmung noch mehr verbessern können. Doch ich komme der Spitze immer näher." ■



GOELEVEN

Philipp Öttl: In Barcelona mit dem Superbike bei den Schnellsten dabei



GOELEVEN

Fehlersuche: Wie konnte ein Stein in die Kette geraten und diese sprengen?

Punktlandung: Florian Alt besiegte den vierfachen Meister Markus Reiterberger im letzten Rennen des Jahres

Triumph und Tragödie

EISELE

Markus Reiterberger zelebrierte den Meisterschaftsgewinn mit einem Sieg, Florian Alt erfüllte sein Soll im letzten Rennen der Saison, doch es gab weder Musik noch Champagner beim großen IDM-Finale in Hockenheim. Im freien Training der Superbike-Klasse war Leon Langstädtler tödlich verunglückt.

Von: **Anke Wieczorek**

Es war ein Schock und machte nach langer Zeit der Unbekümmertheit die Schattenseiten des Sports deutlich. Leon Langstädtler war gestürzt. Der nachfolgende Fahrer hatte keine Chance auszuweichen. Langstädtler verstarb an der Unfallstelle. Er wurde 24 Jahre alt. Der BMW-Fahrer aus Idstein kam vor zehn Jahren über den ADAC Junior Cup in den Straßenrennsport. Sein größter Triumph war der Vizetitel im Suzuki GSX-R 1000-Cup 2018. Im Anschluss daran wurde die IDM Superbike immer mehr zu seiner Welt, in der er für das F73 Academy/Werk 2 Racing Team by MCA antrat. Mit einer Schweigeminute auf der Start-Ziel-Geraden des Hockenheimrings gedachten die IDM-Organisation, die Teams, Fahrer, Freunde und Fans des verstorbenen Leon Langstädtler. Auch Streckenposten, die Rettungskräfte und der BMC Hockenheim erwiesen dem Fahrer die letzte Ehre, bevor der sportliche Teil der Veranstaltung fortgesetzt wurde.

Hier war noch eine Rechnung offen und viel Bewegung drin. Erst am Donnerstag hatte sich ergeben, dass Dominik Vincon bei GERT56 einspringen würde, obwohl er noch nie auf einer BMW M 1000 RR gesessen hatte. Eigentlich war der Österreicher Stefan Kerschbaumer eingeplant gewesen, die entstandene Lücke durch die verletzten Stammfahrer Julian Puffe und Toni Finsterbusch zu füllen. Doch am Abend, bevor der Team-Truck losfuhr, sagte Kerschbaumer ab. Grund: sein positiver Corona-Test. Zum Glück bekam Vincon quasi über Nacht von seinem Arbeitgeber Porsche frei.

Florian Alt holte im Qualifying die Pole-Position. Vor dem ersten Lauf war die Strecke nass. Die abgedeckten Ölspuren von einem Motorplatzer im Warm-up stellten keine Gefahr dar, denn der Boden war dort besonders griffig, aber einigen Fahrern waren die Stellen mit dem Bindemittel trotzdem nicht ganz geheuer. Kein Problem für Markus Reiterberger: Dem 29-jährigen Champion gelang ein lupenreiner Start und ein ebensolcher Sieg.


EISELE

Leon Langstädtler †

Das konnte man von Florian Alt nicht behaupten, dessen einziger Wunsch es war, den vierfachen Meister noch ein Mal in diesem Jahr zu schlagen. In der ersten Saisonhälfte hatte es geklappt, seitdem biss sich Alt die Zähne am Bayern aus. Jetzt war es erneut so, aber das war keine Überraschung. Es ist bekannt, dass Alt den Mix von abwechselnd trockenem und feuchtem Untergrund überhaupt nicht mag. Reiterberger gewann den ersten Lauf vor der Volltreffer-Verpflichtung Dominik Vincon und Kamil Krzemien, dem Polen, den niemand auf dem Zettel hatte.

Für Alt lief der Countdown. Jetzt hatte er nur noch eine einzige Chance, nach den vielen Rückschlägen für einen persönlichen und teaminternen Befreiungsschlag zu sorgen. Aber bis es so weit sein sollte, führte Kamil Krzemien zum ersten Mal einen IDM Superbike-Lauf an. Der Pole wuchs nach dem dritten Platz im ersten Rennen über sich hinaus. In der Pause hatten seine Ohren vom Telefonieren geglüht. Es schien so, als ob er in ganz Polen angerufen hätte. Und jetzt düpierte er sogar den großen Meister und eigenen Teamkollegen.

Das ging nicht lange gut. Reiterberger und Alt machten an der Spitze kurzen Prozess mit ihm, dann war der Pole vorne weg. In der viertletzten Runde ging Alt zum ersten Mal in Führung. Das war seine Chance, Reiterberger im direkten Duell auf der Strecke besiegen zu können. Reiti wehrte sich mit aller Macht. Der Bayer kann eine Menge, der Nordrhein-Westfale aber auch. Die Sektorzeiten der beiden Rivalen rückten immer enger zusammen. Am Ende waren es 1,111 Sekunden, die zwischen ihnen blieben. Alt hatte sein Vorhaben im letzten Rennen des Jahres in der Königsklasse in die Tat umgesetzt.

Grünwald war im Gegensatz zum ersten Rennen als Sieger über Kamil Krzemien hervorgegangen und meinte: „Es war teilweise grenzwertig mit dem Regen im hinteren Abschnitt. Aber es ist toll, noch so einen Abschluss zu haben.“ Während Grünwalds langer Verletzungspause hatte WM-Superbiker Leandro Mercado die Holzhauer-Honda bewegt und Podiumsplätze belegt. Nun zeigte Grünwald, dass er genauso im Stande dazu ist. Der Niederländer Rob Hartog verhinderte auf Yamaha dank der Platzierungen vor Landsmann Pepijn Bijsterbosch, dass es in der Endabrechnung keine komplette BMW-Spitze gibt. Bastien Mackels rückte am Wochenende mit der grünen Weber-Kawasaki noch vom neunten auf den sechsten Tabellenrang vor. ■



EISELE

IDM SSP 300

Grün gewinnt

Es wurde schon befürchtet, dass der Titelkampf nicht ohne Streit vonstattengehen könnte, aber Marvin Siebdrath ließ es nicht so weit kommen.

Das Unverständnis über die Rücknahme von Strafen auf dem Red Bull Ring, die das führende KTM-Team betraf, sorgte für dicke Luft in der IDM Supersport 300. Sollten diese Entscheidungen am Ende für die Titelvergabe relevant sein, wäre ein Einspruch sicher gewesen. Kawasaki-Fahrer Marvin Siebdrath war aufgrund der Situation mit sieben Punkten Rückstand hinter KTM-Nachwuchsfahrer Leo Rammerstorfer nach Hockenheim gekommen. Beide hatten Verstärkung in den Teams. WM-Fahrer Dirk Geiger wurde zur IDM beordert, statt an der WM in Barcelona teilzunehmen. KTM hat für solche Fälle Ex-WM-Star Scott Deroue an Bord, der Dritter war, als er in der letzten Kurve des ersten Laufes einen weiten Bogen machte, den Rammerstorfer zum Durchschlüpfen nehmen konnte. Siebdrath musste im zweiten Rennen Zweiter werden. Dahinter nahmen Geiger und Jorke Erwig den immer noch meisterschaftsführenden Rammerstorfer in die Zange. Der KTM-Pilot konnte sich nicht aus ihren Klauen befreien. Im nächsten Jahr fährt er im Red Bull Rookies Cup. ■ AWI

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Hockenheim: 25.09.2022; 13. IDM-Lauf; 66,45 km über 18 Runden; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	30.31, 095 min
2.	Dominik Vincon (D)	BMW	+2,594 s
3.	Kamil Krzemien (PL)	BMW	+4,232 s
4.	Luca Grünwald (D)	Honda	+4,457 s
5.	Florian Alt (D)	BMW	+12,125 s

Hockenheim: 25.09.2022, 14. IDM-Lauf; 66,45 km über 18 Runden; 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	BMW	25.57,669 min
2.	Markus Reiterberger (D)	BMW	+1,111 s
3.	Luca Grünwald (D)	Honda	+7,289 s
4.	Kamil Krzemien (PL)	BMW	+12,083 s
5.	Rob Hartog (NL)	Yamaha	+16,789 s

ENDSTAND

1.	Reiterberger	340 Punkte
2.	Alt	216
3.	Hartog	147
4.	Bijsterbosch	139
5.	Krzemien	119
6.	Mackels	95
7.	Puffe	91
8.	Mercado	90
9.	Finsterbusch	77
10.	Mohr	64
11.	Steinmayr	63
12.	Kartheininger	51
13.	Grünwald	51
14.	Wagner	44
15.	Schmidt	43

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Hockenheim: 25.09.2022; 13. IDM-Lauf; 55,38 km über 15 Runden; 23 Fahrer gestartet, 15 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	24.13,560 min
2.	Luca de Vleeschauer (B)	Kawasaki	+34,507 s
3.	Severin Bingisser (CH)	Kawasaki	+1.06,431 min
4.	Koen Meuffels (NL)	Yamaha	+1.10,969 min
5.	Leon Lambing (A)	Yamaha	+1.11,209 min

Hockenheim: 25.09.2022; 14. IDM-Lauf; 55,38 km über 15 Runden; 22 gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	22.49,191 min
2.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+13,144 s
3.	Milan Merckelbagh (NL)	Yamaha	+13,186 s
4.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+13,655 s
5.	Christoph Beinlich (D)	Yamaha	+13,813 s

ENDSTAND

1.	Enderlein	251 Punkte
2.	Van der Voort	209
3.	De Vleeschauwer	193
4.	Kofler	176
5.	Smits	167
6.	Jähnig	127
7.	Beinlich	117
8.	Merckelbagh	103
9.	Stadelmann	99
10.	Bingisser	88
11.	Gradinger	85
12.	Meuffels	76
13.	Winkler	56
14.	Lambing	40
15.	Van Wikselaar	35

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Hockenheim: 24.09.2022; 13. IDM-Lauf; 47,996 km über 13 Runden; 27 Fahrer gestartet, 21 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki	21.10,580 min
2.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+8,247 s
3.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	+8,631 s
4.	Scott Deroue (NL)	KTM	+9,140 s
5.	Walid Khan (NL)	KTM	+11,389 s

Hockenheim: 25.09.2022; 14. IDM-Lauf; 25,844 km über 7 Runden; 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Walid Khan (NL)	KTM	11.49,203 min
2.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+1,901 s
3.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki	+2,611 s
4.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	+3,342 s
5.	Sven Doornenbal (NL)	Kawasaki	+3,423 s

ENDSTAND

1.	Siebdrath	224 Punkte
2.	Rammerstorfer	220
3.	Khan	189
4.	Lehmann	155
5.	Deroue	152
6.	Molenaar	118
7.	Szamado	113
8.	Erwig	97
9.	Beinlich	97
10.	Svendsen	89
11.	Doornenbal	79
12.	Fleerackers	77
13.	Zachmann	60
14.	Geiger	58
15.	Cohen	48

NACHRICHTEN

IDM-KALENDER 2023

12.-14.05. Sachsenring, 02.-04.06. Oschersleben, 23.-25.06. Most (CZ), 21.-23.07. Schleiz, 04.-06.08. Red Bull Ring (A)**, 01.-03.09. Assen (NL), 22.-24.09. Hockenheim ** (mit ** gekennzeichnete Läufe können noch gestrichen werden).

IDM SSP

Der Titel gehörte längst Max Enderlein. Mit Luca de Vleeschauwer (Kawasaki), Andreas Kofler (Kawasaki) und Melvin van der Voort (Yamaha) hatten drei Fahrer Chancen auf die zwei noch zu vergebenden Tabellenplätze an der Spitze. Dass ausgerechnet der Fahrer, der mit den wenigsten Punkten nach Hockenheim kam, am Ende den Vizetitel nach Hause nehmen konnte, war eine Überraschung. Doch Melvin van der Voort gewann beide Rennen.

IDM SIDECAR

Tim Reeves hätte mit zwei Siegen den Sack zumachen können, aber es gab technische Probleme am Gespann, und er wurde Achter. Bennie Streuer und Markus Schlosser teilten sich die Siege. Dadurch reist Titelverteidiger Josef Sattler kommendes Wochenende als neuer Tabellenführer zum Sidecar-Festival und IDM-Finale nach Oschersleben.


EISELE

Supersport-Doppelsieger und Rohdiamant Melvin van der Voort hat ersten Schliff



YAMAHA

Sweet Home Michigan: Die USA nach elf Jahren wieder Nations-Sieger

Den Fluch gebrochen

Der Fluch ist gebrochen – nach elf sieglosen Jahren setzte sich das Team USA um Kapitän Eli Tomac, Chase Sexton und Justin Cooper bei der 75. Auflage des Motocross der Nationen mit Heimvorteil auf der Strecke in Redbud im Bundesstaat Michigan gegen die versammelte Weltelite durch. Die Plätze hinter den US-Boys belegten Frankreich und Australien, das deutsche Team konnte auf Rang 8 überzeugen.

Von: **Frank Quatember**

Dabei roch es am Sonntagmorgen nach einem traurigen Déjà-vu für die Amerikaner. Der Wettergott hatte wie 2018 an gleicher Stelle erneut kein Einsehen. Es goss wie aus Eimern, „the best Dirt on Earth“ verwandelte sich im Handumdrehen in eine Schlammwüste. Doch nach der Ouvertüre namens B-Finale, das überraschend Venezuela gewann, entspannte sich die Situation.

Die Trackcrew leistete einen Superjob und pünktlich zu Lauf 1 befand sich die herrliche Oldschool-Strecke in Michigan auf dem Weg der Besserung.

Heat 1: MXGP vs. MX2

Als das Gatter fiel, explodierte Eli Tomac vom ungünstigen Startplatz 15 aus mitten hinein in die weite Startkurve, doch innen war der Belgier Jago Geerts (Yamaha) einen Tick schneller an der Holeshot-Linie. Der Vizeweltmeister, in Red Bud Debütant auf dem 450er-Motorrad, verschaltete sich aber und kam nur als Dritter aus Kurve 2. Markenkollege Maxime Renaux kam so mit Glück zu Platz 2, wurde aber Sekunden später trocken von Geerts gekontert. Eli Tomac hatte an der Spitze die Gnade freier Fahrt und Sicht, konnte sich aber überraschend vom schweigsamen Belgier nicht absetzen, der vor dem MXoN einige Tage intensives Training auf der Farm von Ricky Carmichael absolviert hatte. Das machte sich bezahlt: Trotz einer glanzvollen Vorstellung von Tomac blieb Geerts immer in Sichtweite, während die namhafte Konkurrenz um Renaux, Seewer, Evans und Prado deklassiert wurde. Selbst als kurz vor Ende das Rennen zugunsten von Tomac entschieden schien, setzte Geerts mal so einfach die schnellste Rennrunde. „Der Track ist wunderbar“, staunte Tomac im Ziel über seinen ersten MXoN-Laufsieg. „Ich habe Geerts gespürt, aber in Hälfte 2 war ich schneller.“

MX2-Pilot Justin Cooper wurde Neunter, die USA übernahmen die Führung.“

„The best Dirt on Earth“ verwandelte sich in eine Schlammwüste. Doch die Trackcrew leistete einen Superjob, und pünktlich zum Start war die Oldschool-Strecke auf dem Weg der Besserung.

Heat 2: MX2 vs. Open

Nach hektischen 30 Minuten Pause ging es bei einsetzendem Regen in Lauf 2. Sensationell holte der Italiener Mattia Guadagnini auf GasGas den Holeshot, während Tommy Searle kurz davor stürzte und etliche Piloten in und über den Engländer fuhren. Hinter Guadagnini setzten sich rasch die Honda-Piloten Chase Sexton (USA) und Jungstar Jett Lawrence (AUS) fest, Letzterer mit seiner 450er-Premiere. Hunter, der ältere der Lawrence-Brüder, wollte noch in Runde 1 im Kampf um Platz 4 ungestüm an US-Boy Justin Cooper vorbei, aber das Manöver endete am Boden für den Australier.

Um die Spitze tobte nun ein intensiver Dreikampf, den zur Rennhälfte der immer stärker werdende Jett Lawrence für sich entschied. Zunächst räumte „The Jett“ seinen Honda-Teamkollegen aus dem Weg, Kontakt und einen frechen Blick zurück inklusive, und eine Runde später war Guadagnini chancenlos. Ebenfalls sensationell fuhr der Franzose Dylan Ferrandis, der in den Startcrash verwickelt wurde und vom letzten bis auf den sechsten Platz vorfuhr. Vor dem



Matchwinner für die Heimnation: Yamaha-Star Eli Tomac



Mit starker Leistung Platz 2: Maxime Renaux für Frankreich

letzten Lauf aber lag Team USA auf Siegkurs.

Heat 3: Open vs. MXGP

Es ging um die „Wurst“, auch genannt die Peter Chamberlain Trophy. Und die starken Franzosen eröffneten die Partie mit einem Doppelschlag von Maxime Renaux und Dylan Ferrandis! Chase Sexton blieb cool als Dritter und hielt den Spanier Jorge Prado in Schach. Aber Käpt'n Eli Tomac hatte Probleme, verlor in der wilden Startphase zweimal an Boden. In Runde 4 stürzte Ferrandis, warf den Laufsieg weg – und das spielte den Amerikanern in die Hände. Zwar verlor Sexton beim Sieg von Maxime Renaux noch eine Position an den erneut beeindruckenden künftigen Superstar Jett Lawrence, doch mit den Rängen 3 und 6 im Ziel schrieb das Team USA Motocross-Geschichte und triumphierte hochverdient.

Eli Tomac, Chase Sexton und Justin Cooper bewiesen großen Teamgeist, keiner der drei Piloten zeigte auch nur die kleinste Schwäche, und der legendäre Teammanager Roger de Coster durfte bei seinem vielleicht letzten Motocross der Nationen den silbernen Henkelpott überglücklich in die Luft stemmen.

Die deutsche Mannschaft mit dem Trio Max Nagl, Tom Koch und Simon Längenfelder erreichte den anvisierten Top-10-Platz und konnte am Ende des Tages mit Rang 8 hoch erhobenen Hauptes Red Bud verlassen.

In allen drei Läufen waren die bei diesen schwierigen Bodenverhältnissen so wichtigen Starts das größte Problem. Trotzdem schaffte es Husky-Pilot Max Nagl in Lauf 1 von weit hinten noch bis auf Rang 11 im Ziel, und auch GasGas-Pilot Simon Längenfelder zog sich trotz Sturz auf Platz 17 ordentlich aus der Affäre. Der deutsche MX2-Werkspilot war im zweiten Rennen in den Startcrash verwickelt, kämpfte sich aber grandios noch auf Platz 11 vor. Sein Thüringer Teamkollege Tom Koch (KTM) erreichte trotz Sichtproblemen Rang 16. Im letzten Lauf mit Nagl und Koch wurden beide auf der Startgeraden eingeklemmt und nahmen den Kampf an. Der Veteran im Team war bereits auf Kurs Top 10, als er in Runde 5 zu Boden musste und der vordere Kotflügel zu Bruch ging. Beide Piloten gaben bis zum Zielsprung alles und konnten sich mit den Plätzen 16 (Nagl) und 18 einen respektablen achten Rang in der Nationenwertung sichern. ■

MOTOCROSS DER NATIONEN MXGP/MX2

Redbud (USA): 25. September, Wetter: Regenschauer, 18 Grad. **1. Lauf:** 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet, 15 Runden à 1,900 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Eli Tomac (USA)	Yamaha	15	35.23,672 min = 48,313 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	15	+ 3,243 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	15	+ 58,986 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	15	+ 1.11,659 min
5.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	15	+ 1.24,846 min
6.	Jorge Prado (E)	GasGas	15	+ 1.29,402 min
7.	Antonio Cairoli (I)	KTM	15	+ 1.33,403 min
11.	Max Nagl (D)	Husqvarna	15	+ 2.09,756 min
17.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	14	+ 1 Runde
36.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	8	+ 7 Runden

MOTOCROSS DER NATIONEN MX2/OPEN

Redbud (USA): 25. September, Wetter: Regenschauer, 18 Grad. **2. Lauf:** 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 15 Runden à 1,900 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jett Lawrence (AUS)	Honda	15	36.19,920 min = 47,066 km/h
2.	Chase Sexton (USA)	Honda	15	+ 14,240 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	15	+ 20,238 s
4.	Justin Cooper (USA)	Yamaha	15	+ 22,058 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Honda	15	+ 25,555 s
6.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha	15	+ 31,445 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	15	+ 1.05,933 min
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	15	+ 1.28,333 min
16.	Tom Koch (D)	KTM	15	+ 2.10,844 min
28.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	14	+ 1 Runde

NATIONENWERTUNG

1.	USA	16 Punkte
2.	Frankreich	23
3.	Australien	26
4.	Italien	49
5.	Belgien	50
6.	Spanien	51
7.	Niederlande	62
8.	Deutschland	71
9.	Schweiz	90
10.	Großbritannien	98

MOTOCROSS D. NATIONEN MXGP/OPEN

Redbud (USA): 25. September, Wetter: Regenschauer, 18 Grad. **3. Lauf:** 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 15 Runden à 1,900 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	15	35.30,165 min = 48,165 km/h
2.	Jett Lawrence (AUS)	Honda	15	+ 4,600 s
3.	Chase Sexton (USA)	Honda	15	+ 8,303 s
4.	Dylan Ferrandis (F)	Honda	15	+ 17,408 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	15	+ 19,507 s
6.	Eli Tomac (USA)	Yamaha	15	+ 52,551 s
7.	Jorge Prado (E)	GasGas	15	+ 1.02,266 min
16.	Max Nagl (D)	Husqvarna	14	+ 1 Runde
18.	Tom Koch (D)	KTM	14	+ 1 Runde
22.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	14	+ 1 Runde

MOTOCROSS DER NATIONEN/B-FINALE

Redbud (USA): 25. September, Wetter: Regenschauer, 18 Grad. 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 9 Runden à 1,900 km (= 17,100 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Lorenzo Locurcio (VEN)	KTM	9	25.13,398 min = 40,677 km/h
2.	Brody Connolly (NZ)	Yamaha	9	+ 5,910 s
3.	Ramyller Alves (BRA)	Husqvarna	9	+ 10,440 s
4.	Arminas Jasikonis (LT)	Yamaha	9	+ 10,832 s
5.	Stuart Edmunds (IRL)	Husqvarna	9	+ 20,550 s
6.	Josiah Natzke (NZ)	Honda	9	+ 24,246 s
7.	Ant. Rodriguez (VEN)	Honda	9	+ 29,940 s
8.	Yuki Okura (JAP)	Honda	9	+ 32,500 s
9.	John Meara (IRL)	KTM	9	+ 34,859 s
10.	Dom. Jazdauskas (LT)	GasGas	9	+ 40,603 s

EINZELWERTUNG

	MXGP	
1.	Maxime Renaux (F)	4 Punkte
2.	Eli Tomac (USA)	7
3.	Jeremy Seewer (CH)	9
7.	Max Nagl (D)	27
	MX2	
1.	Justin Cooper (USA)	13 Punkte
2.	Hunter Lawrence (AUS)	18
3.	Marvin Musquin (F)	23
5.	Simon Längenfelder (D)	28
	Open	
1.	Jett Lawrence (AUS)	3 Punkte
2.	Chase Sexton (USA)	5
3.	Dylan Ferrandis (F)	10


Knapp daneben: Romano Hummel vor Pechvogel Lukas Fienhage

VELDHUIZEN

Ein Punkt zu wenig

Vor dem Showdown in Roden stand Mathieu Trésarrieu schon als Weltmeister fest. Den Fight um den Vizetitel entschied Zach Wajtknecht mit seinem zweiten GP-Sieg gegen Chris Harris für sich. Lukas Fienhage verfehlte im letzten Lauf der Saison eine WM-Medaille um einen einzigen Punkt.

Von: **Thomas Schiffner**

Durch die Verletztenmisere, die sich durch die Langbahnsaison zog wie ein roter Faden, kamen beim Final-GP in Roden weitere Nachrücker zum Einsatz. Bereits zum vierten Mal Jörg Tebbe und mit seinem ersten WM-Einsatz nach seiner Sperre im Jahr 2017 mit einer Wildcard Jannick de Jong. Der niederländische Weltmeister von 2015 lieferte ein solides Rennen ab und landete im Consolation Final auf Platz 2 hinter Chris Harris, was Tagesrang 7 bedeutete.

Jörg Tebbe kam mit einer guten Leistung als Sechster nach den Vorläufen ins Last Chance Heat, aus dem sich die beiden Ersten noch für das Finale qualifizierten. Doch hier stürzte der Dohrener, kam im anschließenden Consolation Final nur auf den letzten Platz und wurde damit nur Zehnter.

Kruse Hansen Punktbester

Bester Fahrer nach den Vorläufen war überraschend der Däne Kenneth Kruse Hansen, der zuletzt drei GP-Rennen wegen einer Verletzung verpasst hatte. Direkt für das Finale qualifiziert, fuhr der GP-Sieger von Rzeszow im Endlauf vom besten Startplatz Blau dem Feld aber nur noch hinterher.

Ex-Speedway-GP-Fahrer Chris Harris rangierte vor dem Saisonfinale auf WM-Rang 2, fünf Punkte vor seinem britischen Landsmann Zach Wajtknecht. Doch mit zehn Punkten bei einem Sturz schaffte es der „Bomber“ lediglich als Sechster ins Last Chance Heat. Als er hier hinter Romano Hummel, Lukas Fienhage und Hynek Stichauer nur Vierter wurde, war eine Vorentscheidung im Kampf um die Vizeweltmeisterschaft gefallen. Da nützte es Harris nichts mehr, dass er das Consolation Final vor De Jong und Hynek Stichauer gewann. Elf WM-Punkte in Roden waren fünf zu wenig, um die Silbermedaille zu gewinnen.

Titelverteidiger Romano Hummel, neben seinem Nachfolger Mathieu Trésarrieu eindeutig bester Fahrer der Saison, hatte die Medaillenchancen längst vor Roden verloren: Nach einem WM-Punkt beim Auftakt in Rzeszow ging er in Vechta ganz leer aus, da er mit einer Fußverletzung aufgeben musste. In Roden kam er siegreich über das Last Chance Heat, wurde im Endlauf hinter Wajtknecht und Trésarrieu Dritter und erreichte damit noch den fünften WM-Schlussrang.

Lukas Fienhage, zuletzt mit zwei Podiumsplätzen, begann mit Problemen: Nur ein Punkt nach zwei Durchgängen! Mit zwei folgenden Laufsiegen gegen Harris bzw. Hummel schaffte er es ins Last Chance Heat und erreichte dort als Zweiter hinter Hummel als letzter Fahrer das Finale. Obwohl er damit den letzten Startplatz Grün erbte, führte er den Endlauf anfangs an! Doch in kürzester Zeit wurde der 23-jährige Lohner von Wajtknecht, Trésarrieu und Hummel auf Platz 4 durchgereicht und konnte sich, offenbar mit technischen Problemen, nur noch gegen Kenneth Kruse Hansen verteidigen.

Podium ohne Deutsche

Die 15 WM-Punkte, die der Weltmeister von 2020 dafür erhielt, waren genau einer zu wenig, um Chris Harris in ein Stechen um die Bronzemedaille zu zwingen. Ein Stechen gab es am Schluss jedoch noch: Auf WM-Rang 7 waren Kenneth Kruse Hansen und Hynek Stichauer punktgleich. Da Platz 7 der letzte Qualiplatz für die WM 2023 ist, gab es ein Runoff, das der Däne für sich entschied.

Kein Deutscher in den Medaillenrängen, die beiden Besten auf den Plätzen 4 und 12 (Tebbe) – schlechter haben die deutschen Langbahnfahrer zuletzt 2013 abgeschnitten. Nach den beiden Corona-Saisons 2020 und 2021 waren dieses Jahr die Verletzungen von Martin Smolinski, Max Dilger und Stephan Katt durch niemanden zu kompensieren. ■

LANGBAHN-WM

Roden (NL), 25. September

1.	Zach Wajtknecht (GB)	17+4 Punkte
2.	Mathieu Trésarrieu (F)	17+3
3.	Romano Hummel (NL)	14+2
4.	Lukas Fienhage (D)	10+1
5.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	18+0
6.	Chris Harris (GB)	10
7.	Jannick de Jong (NL)	9
8.	Hynek Stichauer (CZ)	12
9.	Theo Pijper (NL)	8
10.	Jörg Tebbe (D)	11
11.	Dave Meijerink (NL)	7
12.	Jacob Bukhave (DK)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 6 Rennen

1.	Mathieu Trésarrieu	116 Punkte
2.	Zach Wajtknecht	88
3.	Chris Harris	83
4.	Lukas Fienhage	82
5.	Romano Hummel	69
6.	Theo Pijper	61
7.	Kenneth Kruse Hansen	45+4
8.	Hynek Stichauer	45+3
9.	Jacob Bukhave	42
12.	Jörg Tebbe	22
17.	Stephan Katt (D)	15
21.	Daniel Spiller (D)	7



VELDHUIZEN

Medaillengewinner 2022: GP-Sieger Wajtknecht, Trésarrieu, Harris (v.l.)


MEHR PS
GEHT NICHT
Faszination und Action mit dem Supertest, dem PS-Projektbike und Youngtimern. Dazu Stories, Reportagen und Hintergründe.
TUNE-UP YAMAHA R1, REPORT: DEUTSCHES DUO IN DER SBK-WM
PS
sport motorrad magazin
Historie Alle Generationen seit 1992
Impression So entsteht eine Feuerklinge
+ Zonkos Fireblade-Trilogie Teil 1
Tracktest
BMW M 1000 RR
DUCATI Panigale V4 SP2
HONDA CBR 1000 RR-R Fireblade SP neu
30 Jahre Fireblade
Supertest KTM 1290 Super Duke R Evo
Vergleich Yamaha MT-10 SP Alt gegen Neu
10/22
ps-online.de
JETZT NEU
Jetzt im Handel oder als E-Paper.
Du entscheidest! www.ps-online.de

Supermoto-WM

Vorteil Marc-Reiner Schmidt

Vor dem letzten Lauf in Carole konnte Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt seinen Vorsprung in der Weltmeisterschaft auf zehn Punkte ausbauen. Doch gewonnen hat in Castelletto ein anderer: Der österreichische KTM-Pilot Lukas Höllbacher.

Von: **Thomas Schiffner**



XIEM

Mit zwei Laufsiegen GP-Gewinner: KTM-Pilot Lukas Höllbacher

Das Szenario in Castelletto di Branduzzo passte dem Friedrichshafener Marc-Reiner Schmidt gut ins Konzept. Sein ewiger Titelrivale und ehemaliger TM-Teamkollege Thomas Chareyre fand beim fünften WM-Lauf in Italien nicht zu seiner gewohnten Form. Und beim ersten Lauf am Samstag regnete es in Strömen, was dem Deutschen sehr zupasskam. MRS, der schon das Zeittraining für sich entschieden hatte, gewann Heat 1 auf der technisch anspruchsvollen Strecke, nachdem er Chareyre nach dessen Holeshot schnell einfangen konnte. Dritter war am Samstag im Regen noch Lukas Höllbacher.

Doch der 27-jährige Ranshofener legte am Sonntag los wie die Feuerwehr. Er gewann das „Fast Race“ über sieben Runden mit drei Sekunden Vorsprung auf Schmidt; Chareyre wurde nur Dritter. Und „Luki“ wiederholte das Ganze im Superfinale, in dem der Sieger fünf Punkte mehr bekommt. Schmidt büßte diesmal fünf Sekunden und Chareyre sieben Sekunden auf den Tagessieger aus Österreich ein.

Schmidt war trotzdem zufrieden: „Ich bin in den Läufen 2 und 3 schon für die Meisterschaft gefahren. Ich konnte meinen WM-Vorsprung von fünf auf zehn Punkte ausbauen, also liegt der Vorteil bei mir.“ Am 15. und 16. Oktober auf dem Circuit Carole bei Paris ist Thomas Chareyre stärker einzuschätzen als in Castelletto. Doch dem Franzosen fehlen bereits 13 Punkte auf den Deutschen. ■

SUPERMOTO-WM

Castelletto di Branduzzo (I), 24./25.09.

1.	Lukas Höllbacher (A), KTM	3-1-1
2.	Marc-R. Schmidt (D), TM	1-2-2
3.	Thomas Chareyre (F), TM	2-3-3
4.	Mil. Sitniansky (CZ), Honda	4-4-5
5.	Elia Sammartin (I), TM	5-5-4
6.	Roman Kaivers (B), TM	7-8-7
7.	Andr. Buschberger (A),KTM	8-7-8
8.	Youry Catherine (F), Honda	10-9-6
9.	Axel Marie Luce (F), TM	11-10-10
10.	Steve Bonnal (F), TM	6-6-0

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 6 Läufen

1.	Marc-Reiner Schmidt	341 Punkte
2.	Lukas Höllbacher	331
3.	Thomas Chareyre	328
4.	Elia Sammartin	246
5.	Milan Sitniansky	221
6.	Axel Marie Luce	171
7.	Youry Catherine	168
8.	Romain Kaivers	166
11.	Andreas Buschberger	146
17.	Jannik Hintz (D)	58

Flattrack-WM Pardubice

Der Titelkampf wird heißer

Nachdem Matteo Boncinelli in Pardubice patzte, spitzt sich der Titelkampf in der Flattrack-WM zu. Markus Jell verpasste in Tschechien das Finale.

Von: **Thomas Schiffner**

GasGas-Pilot Matteo Boncinelli hatte beide bisherigen WM-Läufe gewinnen können. Am Vortag des legendären Goldhelmrennens auf dem Super-Speedway in Pardubice patzte der Italiener im Finallauf der besten zwölf, wurde nur Elfter. Landsmann Daniele Moschini auf dem italienischen Flattrack-Motorrad Zaeta konnte vor dem Tschechen Ervin Krajcovic seinen ersten Sieg einfahren und verbesserte sich auf Platz 3 der WM-Tabelle. Der Spanier Gerard Bailo landete als Sechster zwar erstmals nicht auf dem Podium, doch die ersten drei im Zwischenstand, Boncinelli, Bailo und Moschini, trennen jetzt ganze zwei Punkte.

Der einzige Deutsche Markus Jell hatte den zweiten Lauf in Morizès ausgelassen, da er zu diesem Zeitpunkt Papa wurde. Und



FIM

Probleme: Jell, Boncinelli (#8)

in Pardubice war das Glück nicht auf der Seite des deutschen Eisspeedwaymeisters: „Das Finale habe ich schon in meinem ersten Lauf verpasst. Ich wurde nur Fünfter. Daher musste ich ins Last Chance Heat.“ Dort kämpfte der Landshuter über die ganze Distanz mit dem zweitplatzierten Gianni Borgiotti, verpasste aber als Dritter das Finale knapp.

Die Last Chance gewann der einzige Überseepilot Masatoshi Ohmori. Der Japaner ist jetzt WM-Vierter.

Die drei Deutschsprachigen fuhren alle auf KTMs des Österreichers Hanson Schruf. Dessen Partnerin Yasmin Poppenreiter platzierte sich nur einen Rang hinter ihm und holte ihren ersten WM-Punkt der Saison. ■

FLATTRACK-WM

Pardubice (CZ), 24. September

1.	Daniele Moschini (I)	Zaeta
2.	Ervin Krajcovic (CZ)	KTM
3.	Sébastien Jeanpierre (F)	Kawasaki
4.	Masatoshi Ohmori (J)	Kawasaki
5.	Daniele Tonelli (I)	KTM
6.	Gerard Bailo (E)	KTM
7.	Eric Reverté (E)	Yamaha
8.	Jack Bell (GB)	Honda
13.	Markus Jell (D)	KTM
19.	Hanson Schruf (A)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 5 Läufen

1.	Matteo Boncinelli (I)	60 Punkte
2.	Gerard Bailo	59
3.	Daniele Moschini	58
4.	Masatoshi Ohmori	50
5.	Ervin Krajcovic	46
6.	Eric Reverté	42
7.	Sébastien Jeanpierre	36
13.	Markus Jell	20
25.	Hanson Schruf	2
27.	Yasmin Poppenreiter (A)	1



Leon Madsen (vor Tagessieger Michelsen, Kolodziej und Dudek) ist neuer Europameister

QUASCHNING

Platz 2 reichte

Leon Madsen reichte im Finale in Pardubice ein zweiter Platz, um Europameister zu werden, da Janusz Kolodziej bereits im Last-Chance-Heat strauchelte. Mikkel Michelsen gewann das SEC-Rennen und die Bronzemedaille.

Von: **Andreas Fahldiek**

Nach der Niederlage gegen Madsen in Lauf 17 traf Kolodziej im Hoffnungslauf erneut auf den Dänen. Hier fiel die Vorentscheidung. Madsen startete optimal. Der Pole konnte nicht folgen und wurde frühzeitig von Daniel Bewley überholt. Die Enttäuschung stand Kolodziej ins Gesicht geschrieben. „Ich habe den Start verloren und hatte danach Probleme in der ersten Kurve", kommentierte Kolodziej, der auch noch von Rasmus Jensen auf den letzten Platz durchgereicht wurde. Madsen benötigte zum Titelgewinn im Finale einen zweiten Platz, um ein Stechen mit Kolodziej zu umgehen. Michelsen dominierte und fuhr einem klaren Start-Ziel-Sieg entgegen. Anfang der zweiten Runde konnte Madsen innen Bewley passieren und fuhr nach 2018 seinen zweiten EM-Titel ein. „Ich bin sehr zufrieden über den zweiten EM-Titel. Nummer zwei in der Welt und Europameister zu sein, ist ein ziemlich gutes Ergebnis. Ich wollte die Saison nicht mit zwei Silbermedaillen beenden, auch wenn das immer noch gut gewesen wäre," so Madsen.

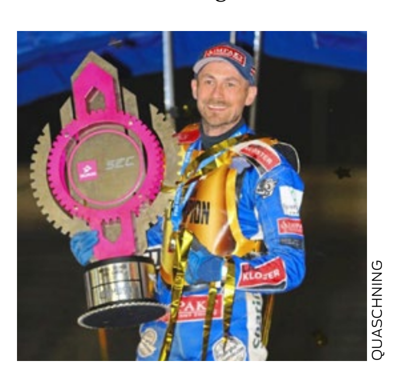
Titel und GP-Platz verloren

Der Däne ist nun mit fünf EM-Medaillen seit 2018 der erfolgreichste Fahrer in der SEC-Historie. Kolodziej hat nicht nur den zum Greifen nahen Titel verloren, sondern auch die damit verbundene Startberechtigung in der GP-Serie im nächsten Jahr.

Madsen verbleibt im GP, aber der Pole wird definitiv keine Wildcard als Nachrücker erhalten. Er muss auf eine permanente Wildcard hoffen. Auch für Patryk Dudek endete der Abend im Plochadrazni-Stadion desaströs. Er ging mit vier Punkten Vorsprung auf Michelsen ins Rennen und verlor dennoch alles. Im entscheidenden 17. Lauf wurde Dudek nur Letzter. Am Start fehlte es ihm an Traktion, er konnte seine Maschine nicht optimal beschleunigen. Und ein Strike Back aus hinteren Positionen ist nach wie vor nicht die Stärke des Polen. Mit nur sieben Vorlaufpunkten konnte er sich nicht mehr für den Hoffnungslauf qualifizieren.

Michelsen, der sich mit Dominik Kubera direkt für das Finale qualifizieren konnte, ließ sich die große Chance auf die Bronzemedaille nicht entgehen. Er ist nun zweiterfolgreichster Fahrer in der EM-Geschichte.

Die Polen warten jetzt schon seit 2010 (Sebastian Ulamek) auf den Europameisterschafts-Titel. Für Kubera, der erneut für den verletzten Kai Huckenbeck startete, wurde der letzte EM-Lauf zu einem großen Erfolg. Er erreichte als Vorlaufbester mit 12 Punkten den fünften Platz im Gesamtklassement und verbleibt damit auch 2023 in der SEC-Serie. ■



QUASCHNING

Erfolgreichster EM-Pilot: Madsen

SPEEDWAY-EM

Pardubice (CZ), 23. September

1.	Mikkel Michelsen (DK)	11+3 Pkte.
2.	Leon Madsen (DK)	11+2
3.	Daniel Bewley (GB)	9+1
4.	Dominik Kubera (PL)	12+0
5.	Janusz Kolodziej (PL)	11
6.	Rasmus Jensen (DK)	10
7.	Oliver Berntzon (S)	8
8.	Jan Kvech (CZ)	7
9.	Patryk Dudek (PL)	7
10.	Piotr Pawlicki (PL)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Läufen

1.	Leon Madsen	53 Punkte
2.	Janusz Kolodziej	52
3.	Mikkel Michelsen	45
4.	Patryk Dudek	42
5.	Dominik Kubera	33
6.	Rasmus Jensen	31
7.	Daniel Bewley	30
8.	Bartosz Smektala (PL)	29
9.	Piotr Pawlicki	28
16.	Kai Huckenbeck (D)	12

NACHRICHTEN

SPANISCHER TRIAL-DOPPELSIEG

Der haushohe Favorit Spanien gewann das Trial der Nationen in Monza, und das in der Frauen- und Männerwertung. Megastar Toni Bou, Jaime Busto und Adam Raga siegten mit neun Punkten haushoch vor Italien (31) mit Matteo Grattarola, Luca Petrella und Lorenzo Gandola. Dritter wurde Großbritannien (Peace, Green, Martyn) mit 52 Punkten. Bei den Frauen gewann Spanien (6 Punkte) vor Großbritannien (6) und Italien (24); die deutschen Girls (38) wurden Fünfte.

JAN DEITENBACH SUPERMOTO-MEISTER

Zwei zweite Plätze reichten Jan Deitenbach (Husqvarna) beim Finale in Oschersleben, um beim Finalrennen zum zweiten Mal nach 2019 den Supermoto-IDM-Titel nach Hause zu fahren. Den ersten Lauf in der Börde gewann der Däne Simon Vilhelmsen (KTM), Dritter wurde Peter Mayerbüchler (Husqvarna). Im zweiten Lauf setzte sich Peter Banholzer (Husqvarna) durch, Platz 3 ging an Nico Joannidis (TM).

KOLB/HOLSTEIN GESPANN-MASTER

Den letzten Lauf der Bahnsport-Gespann-Masters Serie gewannen Michael Kolb/Desiree Holstein vor den Belgiern Martens/Vanzonhofen und Lorei/Bittner. Weil das Damengespann Nicole Standke/Resi Hölper nur Vierte wurde, zog Kolb noch an den Mädels vorbei und gewann den Masters-Titel 2022.

BLÖDORN GEWINNT GOLDENES BAND

Norick Blödorn siegte überraschend beim Speedway-Juniorrennen um das „Goldene Band" in Pardubice vor B. Kowalski und Daniel Klima. Den „Goldenen Helm" gewann am Sonntag Dan Bewley (GB) vor Vaclav Milik (CZ) und Rasmus Jensen (DK); Kevin Wölbert wurde Fünfter.



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Stelvio Q4, EZ 09/19, 9.800 km!, 510 PS, grigio vesuvio/nero, Neuzust., Garantie, 69.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59095

Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303

Audi



TT Coupé quattro, 245 PS. Wunderschöner TT, wie neu, Farbe Goodwood Green Perleffekt Z6X, 8-fach bereift, Winterreifen auf Alufelgen, immer nur ein Fahrer, keine Unfälle, keine Schäden, 20400 km. Chiffre 3688851

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59112

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



F355 GTB, Bj. 07/1997, 81000 km, Handschaltung!, 381 PS, top gepflegt, grigio titanio, Leder kashmir, mit Klima, Scheckheft, 97.500,- € §25a. German-Car.Net, Bernhard Weiss, Werkstrasse 10-12, 24848 Kropp, Tel. 04624-8031931, info@german-car.net, www.german-car.net H



1981 Ferrari 512 BB, 2. Hand! Aus seriösem Vorbesitz. € 219.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Jaguar



1955 Jaguar D-Type, Neuaufbau des legendären D-Type, aus großer Sammlung, eine der ersten Rekreationen, € 138.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini



Jalpa, EZ 08/85, 195 kW/255 PS, rot/Leder beige, 37.000 km, Klima, el. FH, Alpine R/C, 1 von 442 Fzg., P.a.A , Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59094

Land Rover



Kaufe Range Rover ab Bj. 2022, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



2002 Mercedes SL 55 AMG, erst 19.089 km! 1. Hand! Top-Ausstattung, € 84.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Mini



Clubman Cooper Chili, 22000 km, 100 kW (136 PS), met., LED, Navi, Klima, SHZ, PDC v+h, VB 22.900,- €. Chiffre 3688824

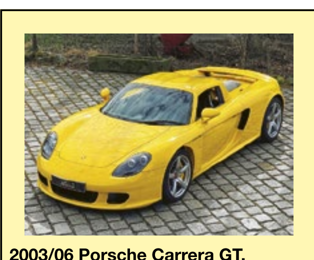
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59104

www.Rennsportshop.com





Porsche



2003/06 Porsche Carrera GT, in Cargold-Qualität, für Sammlungsaufbau gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H





Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

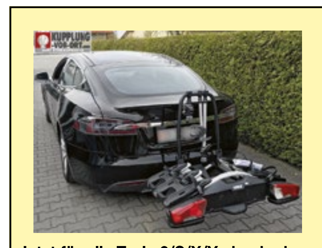
Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Strassenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Rolls-Royce



Ghost, Sondermod. 2018, 1.Hd. BMW Werk, dt. EZ, lückenlos RR Scheckheft gepfl., inkl. 2 J. RR Garantie, neuw. Zustand, v. privat, Volla., 238.900- €. T. 0152/29362733

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Veranstaltungen



Freies Fahren Autodrom Most am 23. Oktober 2022 www.amc-burgau.de



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 42/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2022 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



Sébastien Ogier bereitete sich beim Seifenkisten-Rennen in Toulouse auf das Rallye-Comeback in Neuseeland vor

Ein Fahrer, 2 Autos

Zum Grand Prix von Italien
MSa 40/2022

Nyck de Vries ist in Monza am Freitag noch im Aston Martin gefahren, ab Samstag dann im Williams? Gab es das schon mal, dass ein Fahrer an einem Wochenende für zwei Teams fuhr?

Torsten Wachsmuth
D-63486 Bruchköbel

Antwort: Der letzte Pilot, der an einem GP-Wochenende in zwei verschiedenen Autos saß, war Harald Ertl. Der Österreicher versuchte sich 1978 in Monza in einem Ensign und einem ATS zu qualifizieren – leider erfolglos.

Rallye am Ring

Zur Olympia-Rallye 1972
MSa 41/2022

Mit Begeisterung habe ich den Beitrag über die Olympiarallye 1972 gelesen. Leider haben Sie bei den WP-Bestzeiten einen Fahrer vergessen: Der Ostwestfale Alfred van Langen fuhr mit einem Gruppe-1(!)-Opel-Commodore-GS/E auf der mit 68,4 km längsten Wertungsprüfung Nürburgring Gesamtbestzeit. Kuriosität am Rande: Die Alpine-Piloten fuhren die Nürburgring-WP komplett nach Aufschrieb.

Dr. Volker Tschorn
D-33775 Versmold

Nullen bei Audi

Zur Audi-Zukunft im GT-Sport
MSa 41/2022

Wer behauptet, dass nach dem Abgang von Dr. Ullrich und Herrn Grass das Konzept von Audi Sport gleich mitgegangen ist, macht es sich zu einfach. Der Eindruck bleibt aber. Einige Versuche wie Formel E und LMDh wurden im Renntempo beendet. Und auch die kostspielige RS-Q-e-tron-Dakar-Promotion-Tour wird 2024 versanden. Audi täte gut daran, sich etwas von der E-Doktrin zu lösen, um einen R8-Nachfolger für die erfolg- und gewinnbringende Kundensparte in die Startboxen zu steuern, eh aus den Ringen Nullen werden.

Michael Thomae
D-32427 Minden

Papas Rennwagen

Zum Bild der Woche
MSa 41/2022

Vielen Dank für das schöne Bild der Woche. Damon Hill in Papas BRM von 1962, die vielen alten Autos sind (v. l. n. r.): Lotus 49 von 1967 im originalen Grün-Gelb, in der Mitte zu erkennen sein Eigenbau auf Lola-Basis, rechts der Lotus 49 in John-Player-Farben von 1968–69, damals noch rotgold. In den hinteren Reihen stehen sicher die BRM von 1965–66.

Alfred Bläsen
D-51107 Köln

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



03. Oktober 2022: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
06. Oktober 2022: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)
20. Oktober 2022: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 30. September

11.45	Formel 1 Singapur, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.50	Formel 1 Singapur, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
14.45	Formel 1 Singapur, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.50	Formel 1 Singapur, 2. Freies Training **LIVE**	ORF 1

Samstag, 01. Oktober

07.25	Moto3-WM Buriram, Qualifying **LIVE**	Servus TV
08.30	Moto3-WM Buriram, Qualifying **LIVE**	Servus TV
09.25	MotoGP Buriram, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
09.30	Formel 1 Singapur, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
10.40	W Series Singapur, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Formel 1 Singapur, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.50	Formel 1 Singapur, 3. Freies Training **LIVE**	ORF 1
14.30	Formel 1 Singapur, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 14.50	Formel 1 Singapur, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF info
18.00	IMSA-Sportwagen, Petit Le Mans **LIVE**	Motorvision TV*

Sonntag, 02. Oktober

06.20	Motorrad-WM Buriram, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
07.00	Moto3-WM Buriram, Rennen **LIVE**	Servus TV
08.05	Moto2-WM Buriram, Rennen **LIVE**	SRF 2
08.20	Moto2-WM Buriram, Rennen **LIVE**	Servus TV
09.50	MotoGP Buriram, Rennen **LIVE**	SRF 2
10.00	MotoGP Buriram, Rennen **LIVE**	Servus TV
10.40	W Series Singapur, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.10	Rallye-WM Neuseel., Power Stage (Aufz.)	Servus TV
ab 12.30	Formel 1 Singapur, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 12.40	Formel 1 Singapur, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
ab 12.45	Mot.-WM Buriram, alle Rennen (Wh.)	Servus TV
ab 13.20	Formel 1 Singapur, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
18.10	Formel 1 Singapur, Rennen (Zus.)	Servus TV A**
19.30	NASCAR Cup Talladega, Rennen **LIVE**	Sport 1+*

Dienstag, 04. Oktober

19.15	GTWC Endurance, Barcelona (Zus.)	Sky Sport F1*
20.30	Speedway-GP, Torun (Zus.)	Eurosport 1

Livestream/Internet

Freitag, 30. September

ab 04.00	Motorrad-WM Buriram, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 08.15	Motorrad-WM Buriram, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*
21.00	Rallye-WM Neuseeland, WP 7 **LIVE**	servustv.com

Samstag, 01. Oktober

03.00	Rallye-WM Neuseeland, WP 10 **LIVE**	servustv.com
ab 04.00	Motorrad-WM Buriram, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
07.30	Super GT Autopolis, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ab 07.35	Mot.-WM Buriram, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.de*
ab 11.05	ADAC RW Hockenheim, der Samstag **LIVE**	YouTube
15.15	Truck-EM Jarama, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
16.45	GT4 Europe Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
17.30	Truck-EM Jarama, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

Sonntag, 02. Oktober

01.00	Rallye-WM Neuseeland, WP 14 **LIVE**	servustv.com
04.00	Rallye-WM Neuseeland, Power Stage **LIVE**	servustv.com
06.30	Super GT Autopolis, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 07.00	Motorrad-WM Buriram, alle Rennen **LIVE**	DAZN.de*
09.00	GTWC Barcelona, Qualifying **LIVE**	YouTube
ab 10.40	ADAC RW Hockenheim, der Sonntag **LIVE**	YouTube
12.10	GT4 Europe Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
13.15	Truck-EM Jarama, 3. Rennen **LIVE**	YouTube
14.00	GTWC Barcelona, Rennen **LIVE**	YouTube
15.30	Truck-EM Jarama, 4. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **nur in Österreich

Vorschau

XPB

Formel 1: Geht die Siegesserie von Max Verstappen in Singapur weiter?



RED BULL

WRC: Nach 2012 macht die Rallye-WM mal wieder Station in Neuseeland



MOTOGP

Motorrad-WM: Der Asien-Endspurt geht in Thailand in die nächste Runde

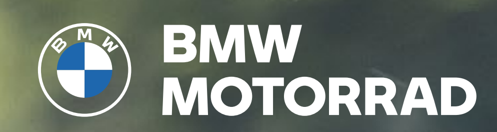
Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

29.09.–02.10.	Rallye-WM, Auckland	NZ
30.09./01.10.	Dt. Rallye-Meisterschaft (DRM), Süderbrarup	D
30.09./01.10.	Rallye-SM (SRM), Ticino/Tessin	CH
01.10.	IMSA-Sportwagen, Braselton (Petit Le Mans)	USA
01./02.10.	Truck-EM, Jarama	E
01./02.10.	ADAC Racing Weekend, Hockenheim	D
01./02.10.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Talladega	USA
02.10.	Formel 1, Singapur (+ W Series)	SGP
02.10.	GTWC Europe Endurance, 3h Barcelona (+ GT4)	E
02.10.	Super GT, Autopolis	J

Motorrad

30.09.	Speedway, Jubiläumsrennen Landshut	D
30.09.	SGP2 (Speedway), Torun	PL
01.10.	Speedway-GP, Torun	PL
01.10.	Flattrack-WM, Debrecen	H
02.10.	Motorrad-WM, Buriram	T
03.10.	Speedway Team Cup, Güstrow	D
03.10.	Speedway, Meißen	D



M STEHT FÜR MEISTERSCHAFT

An diesem Superbike kommt keiner vorbei: Bereits vor dem letzten Rennen stand Markus Reiterberger auf seiner **BMW M 1000 RR** als Sieger der IDM Superbike 2022 fest. Wir gratulieren ihm und dem BCC-alpha-Van Zon-Racing Team zur Meisterschaft und sagen allen **BMW M 1000 RR** und **BMW S 1000 RR** Fahrern und Teams Danke für eine großartige Saison. Wir freuen uns schon jetzt aufs nächste Jahr.
Alle Infos zu den Modellen unter **bmw-motorrad.de/m1000rr** und **bmw-motorrad.de/s1000rr**

MAKE LIFE A RIDE

© IDM_Dino Eisele